nnée ◪ N° 426 — 50 centimes — 17 Novembre 1906 ◪ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Un supplément hors texte de deux pages sur l'ascension de Santos-Dumont.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◪ Fermes & Châteaux ◪ Femina
Musica ◪ Le Petit Magazine ◪ ◪ ◪ ◪ ◪
& 11, Avenue de l'Opéra ◪ Paris

LE SAUT D'UNE CLAIE

A SAINT-OUEN

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Paris

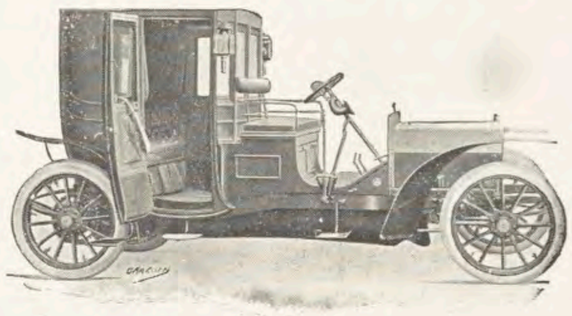
Lisez **MUSICA-NOËL** 25 Novembre

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120^f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement.
Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**
La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation
MÉDAILLE D'OR AU SALON
Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

ANTIDÉRAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)
DURANDAL Le meilleur Le moins cher

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

MOTO
NAPHT
PRÉMIÉE ESSENCE DU M
1^er Prix du Concour
de Carbura
de l'Automobile Club
de Fran

HALTE-LA ! V'l
envoyez tous adresse et 0^f30 à
Franç., 65, r. Faub. St-Denis, Par
recevrez ALBUM ILLUSTRÉ DE, 1906 13
300 grav. Comiq., Farces, Attrap Phys
Spirit., Sor eli. chans, Monolog., Piè
cartes illustr. art. util. Librairie s
joint 4 primes (De quoi s'amuser, r
et N^de Lot garanti d'Etat part. à 6 tirages de 3 millio

LA BENGALIN
est une excellente *Peinture-Émail*
on peint soi-même très facilement le bois, le
le métal, la pierre, etc... Cette peinture est
brillante, elle résiste aux lavages sans terni
prix et renseignements s'adresser au Direct
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris

COMPTOIR BISO
H. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇO
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOU
Vente directe au particulier. — Ex
Demandez le Catalogue illustré
Chronomètres, Montres artistiques,
Réveils, Bijouterie. — Maison de c

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je voudrais deux litres d'essence, et vous savez, qui flambent bien.
— C'est pour un Auto?
— Non, non... c'est pour des baraques de champs de course.

La reconstitution du gibier en France.
En 1907 on ne chassera pas pour laisser le gibier se reproduire : MM. les chasseurs munis d'un permis seront autorisés à étudier sur les terrains de chasse les progrès du repeuplement.

— Oui, et c'est ici que la question vous intéresse... ne craignez-vous pas que l'Etat, après avoir racheté tous les chemins de fer, ne veuille ensuite racheter tous les automobiles ?

— Chaque fois qu'un Président du Conseil est chargé de constituer un cabinet, il va courir après les futurs ministres en automobile...
— Je l'aimerais mieux à bécane ; ce serait plus démocratique.

PNEU CUIR **VULCAN**
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1^ers PRIX
P. BUCHILLET & C^ie
47, Rue S^t Ferdinand, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^ie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

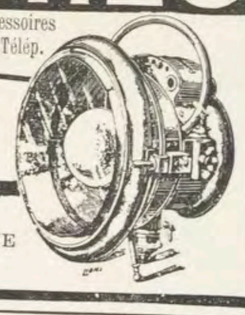
DÉFIEZ-VOUS, Ma
de l'action nocive du temps. — Prenez tous le
au coucher deux dragées de ROMASTINE BO
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AM
DES SEINS. LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTU
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-p
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun.

Nouveauté ! ! !
LES PLAQUES et Papiers de la **S.I.P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES,
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi F^co du Catalogue

à rampes, monté sur ressorts.
à manivelles.

AUTO-FOURNITURES
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la S^té Ind^le des Télép.
Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER
Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL

HUSSENOT ET RAYNAUD
TÉLÉPHONE 580.88
39, Rue de la Boëtie, Paris.

PARFUM **FLORAMYE**
L.T. PIVER
PARIS

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

HERNIE GUÉR

BREVT^és S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté p^r la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Mé
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cata
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

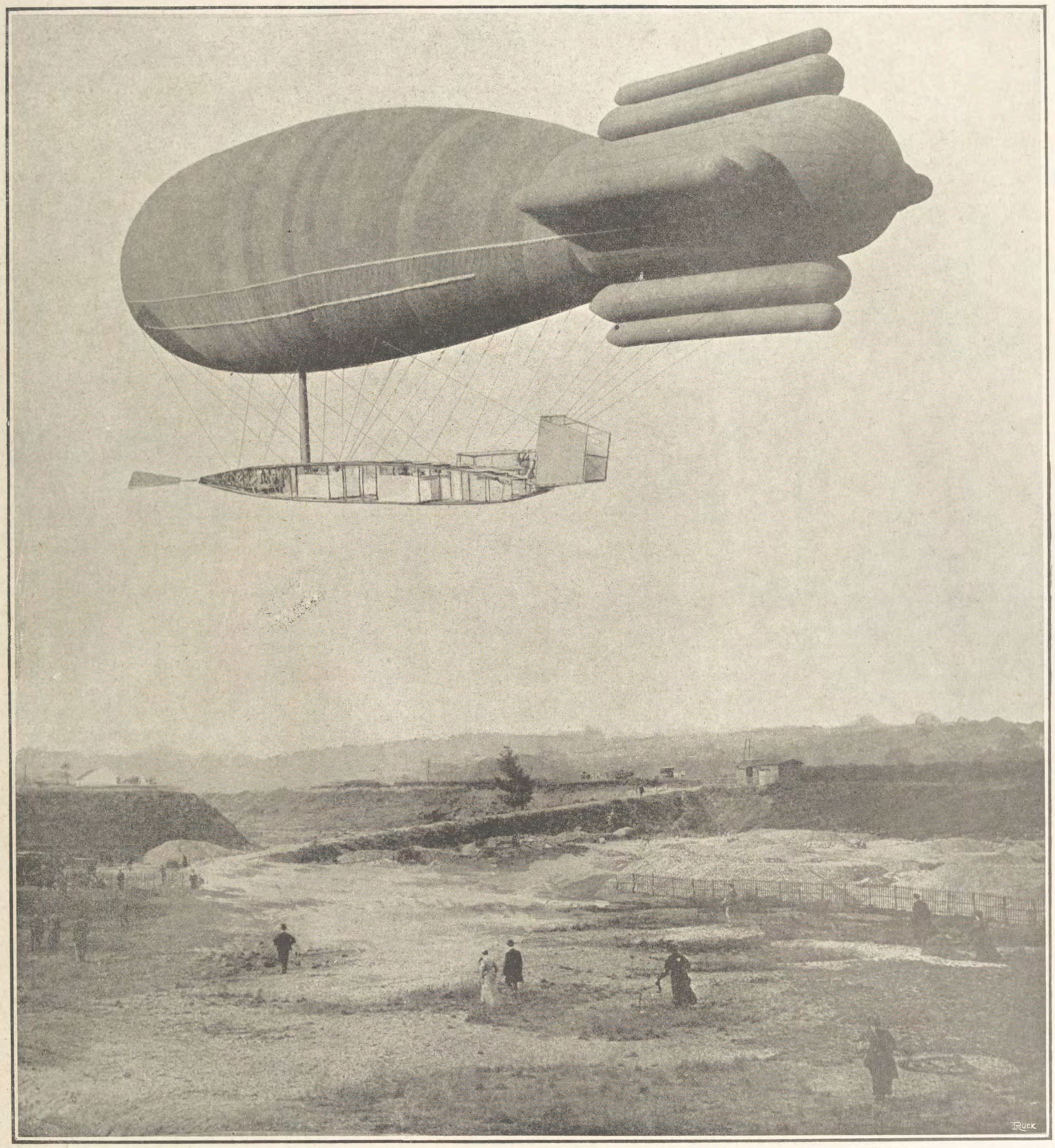
SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubè
Liquides astringent
GUÉRISON RADICA
et rapide des malad
contagieuses ; très e
cace dans les malad
de la vessie : cystite d
catarrhe, hématurie
113, faub. St-Honoré, PA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

17 Novembre 1906 — N° 426
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



(Plaque Lumière).

LA PREMIÉRE SORTIE DU DIRIGEABLE LA *VILLE DE PARIS*

Dimanche dernier, à 10 h. 1/2 du matin, la Ville de Paris *prenait son vol, à Surtrouville, pour faire sa première sortie effective. M. Surcouf conduisait le dirigeable de M. Deutsch de la Meurthe, qui s'éleva à 200 mètres de hauteur. Tout à coup, le carburateur du moteur s'étant congelé, une panne se produisit à 6 kilomètres de Surtrouville. L'atterrissage s'effectua sans difficulté dans la plaine de Chambourcy, à peu de distance de la grille d'Hennemont, une heure après le départ. En tenant compte des divers méandres décrits, la distance totale parcourue est de 18 kilomètres.*

LE NOUVEAU RÈGLEMENT DES COURSES

Plus de limite de poids, mais une quantité maximum d'énergie à dépenser, telle est la base de la nouvelle formule ✍ Tous les points secondaires n'ont pas été prévus ✍ Préparons-nous à voir des monstres de record ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Ce que l'on ne verra plus.

Avant chaque épreuve, il fallait procéder au pesage des voitures des concurrents, afin de s'assurer qu'elles ne dépassaient pas le poids fatidique de 1.000 kilos, 1.007 avec la magnéto.

Si je ne craignais pas d'abuser de cette métaphore qui a fait, depuis le jour où el'e fut employée pour la première fois, presque autant de chemin que son auteur lui-même, je dirais que le sport automobile est à un tournant de son histoire. Aussi bien, n'est-ce point une image déplacée, puisqu'il est question de course.

Le vieux règlement de la limitation de poids qui a régi pendant six ans les courses automobiles a vécu. Saluons les mille kilos! Comme le milliard du budget, nous ne les reverrons plus.

Cette formule de la limitation de poids partait d'un bon principe : il fallait empêcher les constructeurs de construire des monstres, de fabriquer des châssis capables de porter deux tonnes, sur lesquels ils auraient monté des moteurs de 300 chevaux. C'est vers cela que tendaient les voitures de course. Faire plus lourd, pour faire plus puissant. Aucun progrès dans la fabrication n'en pouvait sortir. C'est alors qu'on décida de limiter à 1.000 kilos le poids de la voiture, auxquels furent ajoutés plus tard 7 kilos de tolérance pour l'allumage par magnéto. Et alors l'ingéniosité du fabricant eut à s'exercer. Il lui fallut créer un moteur plus puissant sous le même poids, gagner un peu partout sur le châssis, sur les essieux sans diminuer leur résistance. E c'est ainsi que d'année en année, la construction automobile fit et fit faire d'immenses progrès dont ne bénéficièrent pas seulement les voitures de tourisme, mais encore nombre d'industries qui utilisèrent ces aciers spéciaux que la nécessité d'obtenir une résistance égale sous un poids moindre avait forcé les métallurgistes à créer.

La formule était simpliste. Toutes les catégories de voitures y trouvaient leur classement. Le fléau implacable de la balance les départageait. Plus de 1.000 kilos, disqualifié. Pas de courses, pas de records, pas de chronométreurs officiels pour prendre vos temps. Jusqu'à 1.000 kilos, voiture ; au-dessous de 650, voiture légère ; au-dessous de 400, voiturette; au-dessous de 250, motocycle. C'était simple et facile à comprendre pour tout le monde.

Mais il était certain que ce système avait fait son temps. Avec l'allégement continuel du moteur, on retombait dans le même danger qu'autrefois ; la puissance augmentait sans cesse, et nous venons de voir une 200-chevaux s'adjuger tous les records. Fallait-il se résoudre à continuer à disputer des courses dont le seul résultat eût été de montrer que les 200-chevaux étaient plus vites que les 90? Evidemment non.

Nouvelle formule, nouv au progrès Ce qu'il fallait trouver, c'était une nouvelle formule qui amenât, dans la construction, de nouveaux progrès. L'idéal eût été de faire courir ensemble les moteurs de même puissance. La victoire eût été à celui qui eût pu en obtenir le meilleur rendement. En pratique, la détermination est tellement délicate et le diagramme, suivant les divers régimes, tellement variable, qu'il vaut mieux renoncer à une telle base de classification. La cylindrée est mauvaise, l'alésage, sans la course, est insuffisant. La commission sportive s'est ralliée à un autre système, dont j'ai eu à apprécier la valeur ici même, à l'occasion du Tourist Trophy : remettre à chaque concurrent une quantité égale d'essence et le lancer sur un circuit. Ainsi, toutes les chances sont égalisées; chacun a la même somme d'énergie dans son réservoir, à chacun d'en tirer le meilleur parti possible et d'en obtenir le meilleur rendement. Si, avec une quantité égale d'énergie, une voiture réalise une meilleure moyenne, c'est qu'avec le même nombre de calories elle a fourni un plus grand travail, c'est donc que le rendement du moteur, des transmissions, etc., est supérieur. Celui qui a obtenu le meilleur rendement global est vainqueur. Et ce n'est que juste.

Que l'on me permette de dire, en passant, que cette théorie a toujours été soutenue dans la *Vie au Grand Air*, par mon distingué collaborateur C. Faroux et par moi-même.

La métallurgie a fait actuellement d'assez grands progrès, c'est sur le bloc moteur principalement, sur le carburateur et sur la transmission que l'effort des constructeurs va avoir à se porter. Quant au moteur trop puissant, la capacité exagérée de son estomac ne le rend pas redoutable. Une autre catégorie d'industriels pour laquelle un nouveau champ de recherches va s'ouvrir, c'est celle des fabricants d essence. Il ne peut être question d'imposer aux concurrents une essence déterminée, ou de fixer une densité uniforme. C'est donc aux fabricants d'essence a chercher a emmagasiner, dans un même volume, un plus grand nombre de calories. Si l'un d'eux parvient à découvrir un nouveau carburant possédant un pouvoir calorifique supérieur à ceux déjà connus, je lui prédis un joli succès.

Peut-être aurons-nous en 1907, de ce côté, une surprise analogue à celle que produisirent au Circuit de la Sarthe les jantes amovibles.

Faut-il v ir dans cette quantité de 30 litres, peut-être un peu supérieure à celle qui eût été nécessaire pour obtenir des vitesses moyennes sensiblement égales à celle du Circuit de la Sarthe, un encouragement à la construction des gros moteurs ? Je crois la crainte exagérée.

Il est plus que probable que les constructeurs tiendront, par mesure de prudence, à ne pas établir des moteurs susceptibles d'avaler jusqu'à la dernière goutte leurs 240 litres et qu'ils garderont ce qu'on pourrait appeler une poire pour la soif. Ils ne seront pas assez naïfs pour risquer la panne d'essence à 500 mètres de l'arrivée.

Ils chercheront également à modifier les formes de la voiture, pour diminuer autant qu'il sera possible la résistance de l'air, pour diminuer la consommation sur un point qui avait été négligé depuis quelques années. Nous ne verrons plus probablement les formes auxquelles nous étions habitués et que l'ancienne formule semblait avoir rendues définitives.

Nous reviendrons aux lignes fuyantes que tous, à part Renault, avaient à peu près abandonnées.

Certains de nos confrères se sont élevés contre la nouvelle formule. Ils prétendent que le fait d'attribuer à chaque concurrent une quantité maximum d'essence rétrécit le caractère de l'épreuve de vitesse et la ramène à un pur concours de consommation. C'est une erreur absolue. L'épreuve de 1907 ne sera pas plus un concours de consommation que les précédentes n'étaient un concours de poids. Il ne sera pas tenu compte des quantités d'essence encore en réserve à l'arrivée, et le prix ne sera pas donné à la voiture qui aura consommé le moins, pas plus qu'il n'était attribué autrefois à la voiture la plus légère. Quel était le but de la limitation de poids ? La limitation de la force du moteur. Cette limitation sera obtenue par un autre moyen, voilà tout.

Que si la voiture qui a tenu la tête pendant tout le parcours, s'arrête à 100 mètres de l'arrivée par suite du manque d'essence, il faudra en conclure qu'elle ne répond pas aux conditions de la course. Son moteur est trop fort ou il dépense trop. Elle se trouvera absolument dans les

mêmes conditions que celles, et le cas s'est présenté, qui, après avoir très bien marché au début, ont brisé leurs roues ou guillotiné leurs essieux, parce qu'il avait fallu les faire trop légers afin de rester dans la limite du poids.

Cette constatation que la voiture répond bien aux définitions de la course se fera *ipso facto* par l'épreuve elle-même, au lieu de se faire auparavant, sur la bascule.

Il ne s'agit du reste que d'une vue d'ensemble, et la commission sportive n'a pas tranché d'une façon définitive tous les détails d'une question qu'elle n'a fait qu'effleurer. C'est ainsi que l'on n'a pas discuté de quelle façon les 240 litres de carburant seraient mis à la disposition des concurrents. Seront-ils pris en une seule fois? Ce serait exiger un réservoir de dimensions exagérées et charger l'essieu arrière d'un poids considérable, qui diminuerait peu à peu. Il y aurait ainsi une différence de 200 kilos environ entre le départ et l'arrivée, condition très défavorable pour l'équilibre général de la voiture.

D'autre part, il est bien dificile de permettre aux concurrents de s'alimenter suivant leur bon plaisir. C'est ouvrir la porte à toutes les fraudes. Il est proba le que l'on se résoudra à un moyen mixte, et que l'on allouera, au départ, la moitié de la quantité totale, soit 120 litres. Il n'y aurait donc qu'un ravitaillement en cours de route.

Ce qu'en pensent les constructeurs L'opinion des constructeurs sur le nouveau règlement était intéressante à connaître. M. René de Knyff, qui en est un des auteurs, avec M. Giraud, en est, en même temps, un des plus chauds défenseurs.

« Cette nouvelle formule, nous a-t-il dit, laissera toute latitude aux constructeurs pour établir leurs modèles, puisqu'ils ne seront plus arrêtés par une limitation de poids. Il faut espérer qu'il sortira de la nouvelle réglementation un carburateur plus économique ou un carburant plus énergique que ceux que nous utilisons actuellement.

Ce sont deux points qui étaient forcément laissés à l'écart, la dépense d'essence n'entrant pas en ligne de compte dans les règlements antérieurs. Maintenant, il vont attirer l'attention de tous. Vienne le carburateur rêvé ce sont nos voitures de touriste qui en profiteront. »

M. Brasier reconnaît que le règlement, comme toute loi nouvelle, comporte sa part d'inconnu. Les constructeurs auront à étudier très sérieusement les questions, et à porter leur attention sur des points jusqu'ici un peu négligés. Cependant, 30 litres aux 100 kilomètres lui semblent un peu excessif. Il craint que l'on ne se trouve ainsi poussé à la construction de moteurs trop puissants.

MM. Louis Renault, le baron de Turckeim font partie de la Commission Sportive et ont voté en faveur de la proposition. C'est assez dire qu'ils en sont partisans. Quand à M. Gobron, on peut être sûr qu'il a vu avec plaisir l'adoption d'un règlement qui permettra à son moteur de ne pas être handicapé.

M. Charron, par contre, est tout a fait opposé au nouveau règlement. « Celui que nous utilisons depuis des années, nous a-t-il dit, est beaucoup plus simple et plus rationnel que celui qui nous est proposé... La consommation ne devrait pas entrer en compte dans un concours de vitesse.

Je veux bien croire que toutes les précautions seront prises pour éviter les truquages, si fréquents dans les concours de consommation. Mais je vois fort possible une situation à laquelle la commission n'a peut-être pas songé. On s'est basé, pour ce chiffre de 30 litres aux 100 kilomètres, sur la consommation approximative du Grand Prix de 1906. Mais, au Circuit de la Sarthe, il faisait un temps superbe.

S'il fait mauvais l'an prochain, les temps de marche seront beaucoup plus élevés et partant, la consommation plus forte. Qu'arriverait-il si personne ne finissait ?

Le règlement des 1.000 kilos a permis aux constructeurs d'établir les véritables chefs-d'œuvre de mécanique que nous avons vus triompher dans les dernières courses. Pourquoi se lancer dans l'inconnu? »

L'opinion de M. Charron est d'autant plus curieuse qu'on connaît les relations qui le lient avec Etienne Giraud, l'un des auteurs du règlement. Mais M. Charron ne fait plus courir... que des pur sang!

Et les records ? On peut se demander ce que deviendront, avec le nouveau règlement, les records. Aucune limitation de poids n'étant plus imposée, nous sommes menacés de voir, à l'ouverture de la saison, tous les temps de 1906 pulvérisés. Attendons-nous à voir paraître des 250, des 300 chevaux, et autres monstres de deux ou trois tonnes, châssis formidables sur lesquels on montera des moteurs de canots, qui abattront leur kilomètre en 15 secondes et monteront Gaillon en 18. Ils auront leur succès de curiosité et de réclame. Mais les constructeurs renonceront vite à des tentatives onéreuses, dont l'utilité pratique n'est pas absolument démontrée.

Que deviendront, par contre, les autres catégories ? La question n'a pas été soulevée au sein de la commission. Conservera-t-on les diverses limitations de poids, ou imposera-t-on une quantité d'essence fixe par 100 kilomètres pour chaque catégorie ? Question importante et qui me paraît délicate à trancher, si l'on adopte la seconde classification.

Mais ce qui importait surtout, c'est que la grosse question des voitures de course fût tranchée assez tôt pour que les constructeurs pussent se mettre à l'ouvrage en vue des grandes épreuves de l'an prochain.

Elle l'est, réjouissons-nous. Souhaitons maintenant que la solution de l'A. C. F., puisse être adoptée par les autres nations, pour le plus grand bien des rencontres internationales.

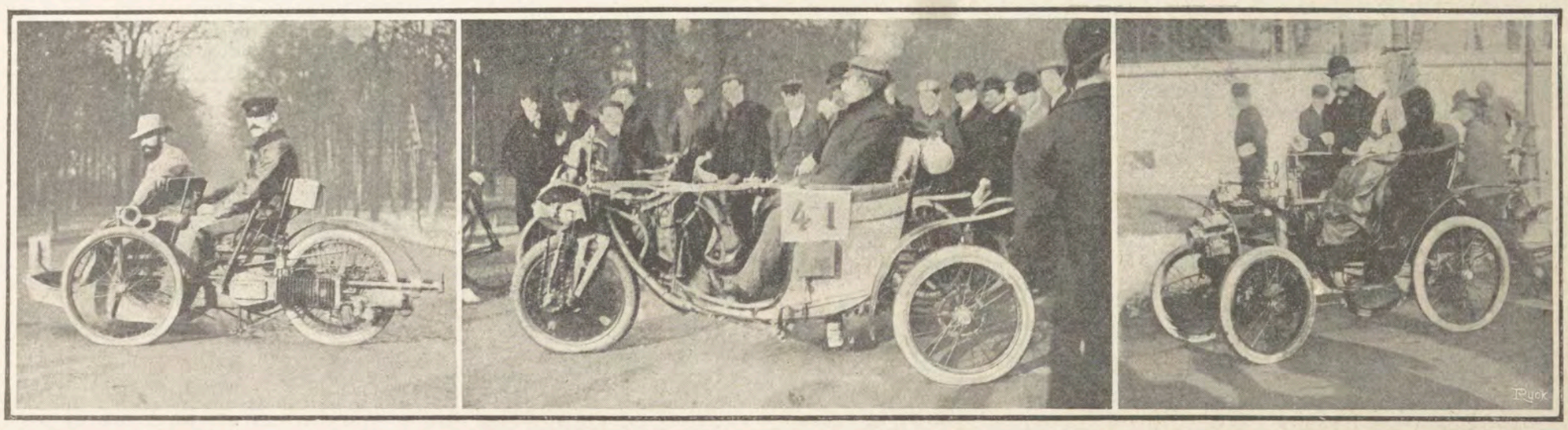
F. A. Wheel.

Ce que l'on verra par contre dans les épreuves futures

Une quantité fixe d'essence sera dorénavant attribuée à chaque concurrent, 240 litres pour les 800 kilomètres du Grand Prix. Il faudra donc adopter d'énormes réservoirs, susceptibles de contenir la moitié au moins de la quantité allouée.

LA PROMENADE DES VIEUX TACOTS

Les Invalides de l'Automobile, suivant l'exemple des vieux vélos, font, eux aussi, leur petite promenade hygiénique ⌀ Le grand air ne peut être, pour ces vénérables ancêtres, qu'un énergique stimulant ⌀ Salut à la garde qui passe !



La voiturette Bollée 1894.
Cette voiturette, munie d'un moteur de 4 ch. 1/2, détint un moment tous les records de vitesse.

La voiturette de Boisse 1899.
Cette voiturette à trois roues avait un moteur de 3 ch. 1/2 placé sur la roue d'avant. On le vit, pendant un temps, prendre part aux courses.

La voiture Renault 1897.
2 chevaux 3/4 suffisaient alors à l'ambition de sont constructeur : 90 semblent maintenant à peine lui suffire.

Après une nuit entière passée, en compagnie du bon poète Charles Faroux, à extraire de quelconques racines cubiques, tout en dégustant des mixtures compliquées de provenance évidemment américaine, je fus à mon garage, et, caressant amoureusement le capot de ma fidèle 400-HP, j'ai proféré cette réminiscence baudelairienne :

La servante au grand cœur dont vous étiez jalouse
Et qui dort son sommeil sous une grise blouse,
Nous devrions aller lui porter quelques fleurs !...

Etant donné les progrès faits journellement par les sciences psychiques, malg é la faillite avérée de certains mages, il appert maintenant que les choses inertes ont une âme — à plus forte raison une 400-HP, — et qu'il leur est donné, parfois, de s'exprimer en langage du commun. Aussi ne m'étonnai-je point lorsqu'une voix fort en ouée — elle devait sortir du refroidisseur — répondit de la sorte à mon évocation :

— Monsieur voudra bien se rappeler que ce matin a lieu la promenade des vieux tacots...

— Certes, m'écriai-je, certes — 400-HP, Dupont, je n'en ai point perdu mémoire, et je te sais gré d avoir saisi le sens de ma poétique... La servante au grand cœur dont tu fus jalouse lorsque je t'achetai — mon antique 2 chx 3 4 — doit participer, comme tu le sais, à cette belle randonnée ; mais, avant que de l'envoyer aux pires aventures, je veux déposer sur son étroit marchepied quelques fleurs simples, mais sincères...

Elle est complètement nettoyée et mise au point depuis hier soir : elle roulera « comme père et mère (?!) »

— .....

— Oui, Monsieur, croyez-moi, elle marchera bien, ajouta la 400, HP Dupont — en l'espèce, mon mécanicien, qui venait de s'extraire péniblement de la fosse où il était jusqu'alors enfoui — vous m'en direz des nouvelles !!

Méprisant désormais l'occultisme en ses plus curieuses manifestations, je « prêtai » courageusement la main à quel que active besogne ; mon vieux tacot une fois poussé à bras hors du garage et mis en marche, je me hissai à ma place moins péniblement que je ne l'aurais cru. Je pris en mains la barre de direction — *alias* queue de poêle — et, tout tranquillement, en bon père de famille que je pourrai cer ainement être un jour, je me dirigeai vers la place de la Concorde, où le départ devait être donné, à 9 heures et demie précises, disait le règlement.

La Panhard 1895.
Cette ancêtre a été légèrement modifiée depuis sa naissance, car elle a une direction à volant. Sous son modeste capot, 4 ch. 1/2 se cachent. Par sa carrosserie on peut le prendre pour un camion.

Les « vieux tacots » sont, comme les vieux habits, de vieux amis... Il sied de les traiter avec tous les égards possibles, en raison des services multiples qu'ils nous ont rendus jadis, comme il convient de fermer les yeux, un jour de sortie extraordinaire, sur la bizarrerie de certaines de leurs attitudes. Car je l'aime, ma vieille voiture, malgré ses nombreux défauts, son mauvais caractère, et je crois devoir tout lui pardonner.

Me voilà subitement en panne au coin de la rue Royale. Grands dieux ! Un autobus qui me frôle légèrement s'arrête aussi — mais pour charger des voyageurs ; son moteur ronfle ; ce ronflement est insolent de cynisme : il semble un éclat de rire à mon adresse.

Juché sur son piédestal ridicul, Jules Simon, sans rien perdre de sa raideur de pédagogue, s'amuse discrètement. Oui, évidemment, c'est très drôle de cacher par sa masse imposante les enseignes des boutiques qui font l'angle de la place !

Tacot, vous n'êtes plus mon vieux tacot, mais un quelconque tacot : un sale tacot !!

— Que se passe-t-il donc, mon pauvre Monsieur, votre mécanique ne marche plus : attendez un peu : voyons voir ! !

Examinant sous toutes ses faces ma malheureuse carriole, un passant très bien — et qui doit s'y connaître — dévisse d'abord et revisse ensuite un petit boulon, tout simplement, puis il me dit : « Partez ! »

Et je repars : je n'ai pas même remercié cet homme serviable !...

J'arrive enfin sur la place de la Concorde ! La pendule de l'Obélisque marque dix heures et demie !... Toutefois, je ne suis pas le seul retardataire ; je stoppe, puis je suis la foule.

Et bravement j'escalade l'avenue des Champs-Elysées : je connais l'itinéraire par cœur : avenue de la Grande Armée, Bois de Boulogne, porte de Suresnes, côte *dito*, carrefour de Montretout, Ville-d'Avray, Sèvres, arrêt terminus (enfin !) au restaurant du « Père Auto ». Je ne risque pas de me perdre...

Ça va très bien. Quelle brave avenue, cette avenue de la Grande-Armée !... Comme elle « descend bien » !

Les luxueuses boutiques s'y trouvaient moins nombreuses, autrefois... Par ci par là, un fabricant de cycles, et c'était tout. On se réunissait pour parler sport dans un seul café, toujours le même... Celui-là, justement... à gauche !

J'y fis halte pour m'y rafraîchir le jour où j'effectuai ma première sortie avec mon vieux tacot, qui était alors une grande nouveauté mécanique.

Pourquoi ne ferais-je pas de même aujourd'hui, puisque c'est aujourd'hui sans doute sa dernière promenade !

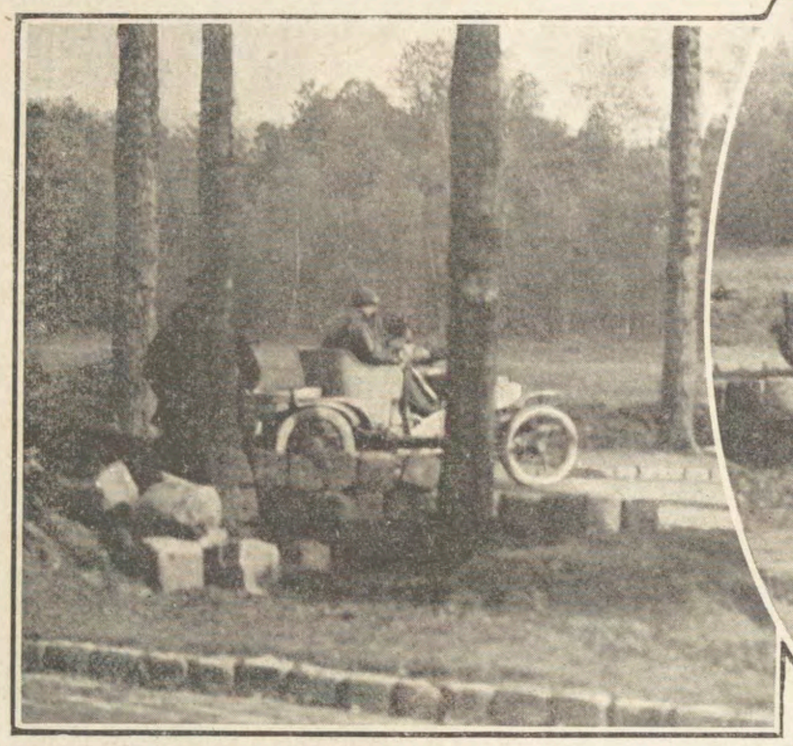
Au cours de ce pèlerinage, il est nécessaire d'évoquer exactement le passé jusqu'en les incidents les plus infimes. D'ailleurs, la caravane doit se disloquer, au retour devant l'établissement similaire qui se trouve un peu plus bas !...

Robert Oudot.

LA COUPE DES VOITURETTES

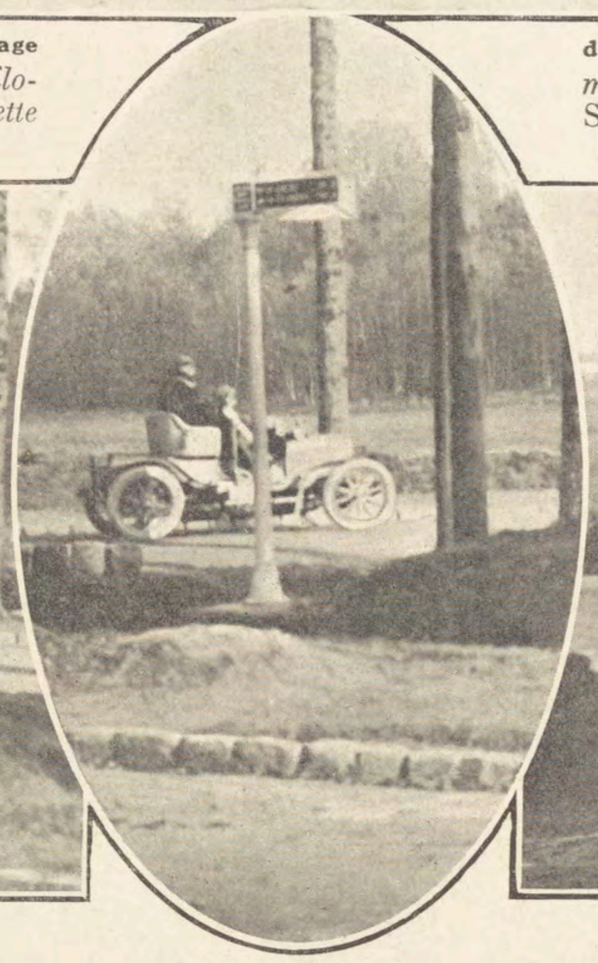
Le vainqueur au virage de la route de Saint-Arnould.

Sizaire s'est classé premier, couvrant les 233 kilomètres du parcours final en 4 h. 7 m., soit à une moyenne de 58 kil. 600, à l'heure. Voiturette Sizaire et Naudin, *pneus* Michelin.



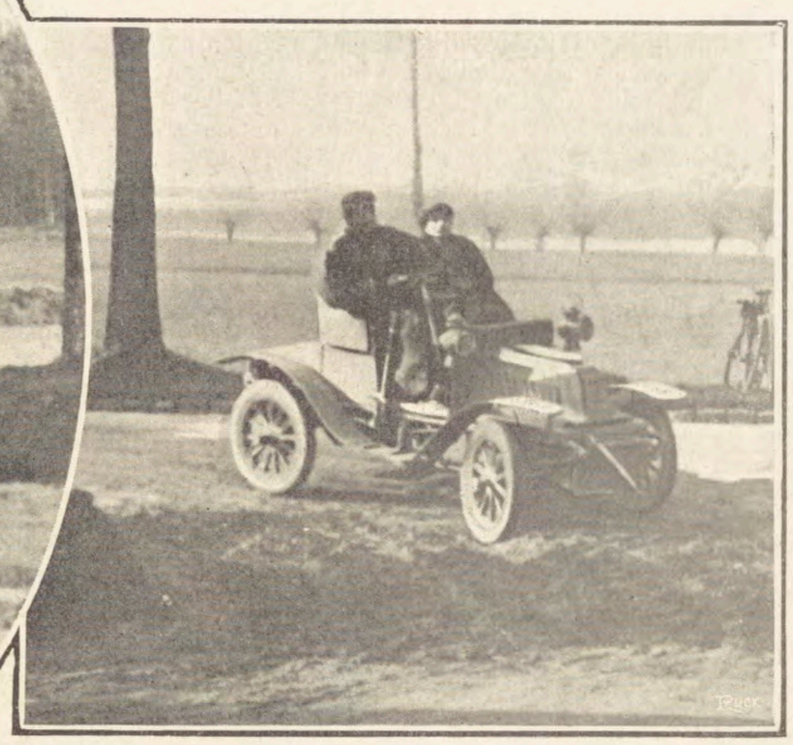
Les débuts de Giuppone.

Giuppone, avec un moteur de 105 d'alésage, a couvert le parcours à la moyenne superbe de 55 kilomètres à l'heure. Voiturette Peugeot, *pneus* Michelin. *L'équipe Peugeot était la seule complète à l'arrivée.*



Goux au virage.

Comme son camarade d'écurie, Goux n'avait qu'un moteur de 105 d'alésage; il a terminé à une moyenne de 52 kilomètres. Voiturette Peugeot *pneus* Michelin.



Pellegrin à la Fourche.

Pellegrin, sur une voiturette qui avait déjà couvert 12.000 kilomètres, a fait une très jolie course à une moyenne de 48 kil. à l'heure. Pneus Dunlop.

Un virage comme au Grand Prix.

Les conducteurs de la Coupe, dont la plupart avaient coutume de mener des voitures de course, prenaient leurs virages avec la même virtuosité qu'au Circuit de la Sarthe.

La Coupe des Voiturettes s'est disputée pendant une semaine sur un circuit de 233 kilomètres autour de Rambouillet. Les concurrents avaient à couvrir les six premiers jours 200 kilomètres à une moyenne minimum de 30 à l'heure et une épreuve de pure vitesse, le septième jour, sur le même parcours.

Nos Champions Cyclistes à l'Entraînement

Malgré l'hiver, les coureurs ne songent pas à se reposer ✦ De nombreux étrangers viennent participer aux épreuves du Vélodrome d'Hiver ✦ Les passe-temps de l'entraînement ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

JADIS. dès que les vélodromes Buffalo et du Parc des Princes fermaient leurs portes, les coureurs rentraient dans leurs foyers et profitaient d'un repos parfois bienga gné, mais qui leur semblait trop long. Bientôt, des fourmillements dans les jambes leur indiquaient que la vie calme et paisible ne leur convenait pas du tout, que les courses seules étaient susceptibles de les intéresser. Ils étaient faits pour la lutte, l'armistice hivernal les attristait et leur faisait paraître plus odieux les mois de froid et de boue. Alors ils allaient promener leur oisiveté le long des routes, malgré la bise, malgré la neige : ils accomplissaient quelques kilomètres, matchaient avec les voitures ou les pédards qu'ils apercevaient là-bas, là-bas, très loin à l'horizon et entrecoupaient leur promenade de sprints. Ils se figuraient rouler sur un vélodrome, partis scratch dans un handicap dont le pistard et la voiture étaient les limitmen et ils rentraient heureux, quoiqu'il leur manquât quelque chose, — et non des moindres ! — les acclamations de la foule.

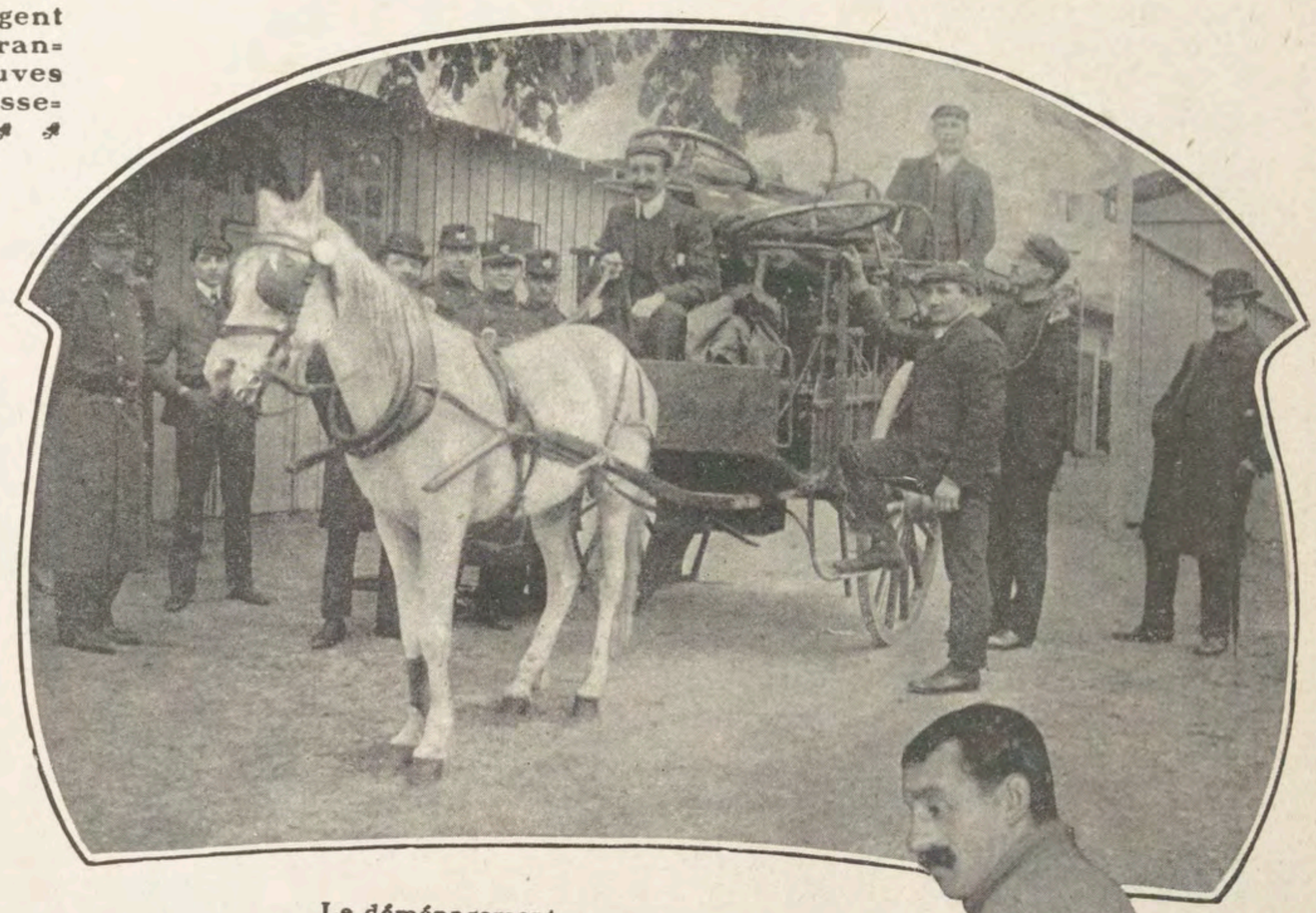
A cette époque, les critiques prétendaient que cet éloignement des pistes nuisait à la forme des coureurs, qu'il était très difficile au printemps de retrouver les ailes de l'été, etc... Les temps ont changé : le Vélodrome d'Hiver a remédié à cet état. Maintenant les critiques (ces gens qui passent leur existence à se plaindre) assurent que rien n'est plus nuisible que de s'entraîner et de courir depuis le Jour de l'An jusqu'à la Saint-Sylvestre. Cependant, les exemples donnés par les champions qui fréquentent notre piste hivernale fournissent un argument contre cette appréciation.

Regardez les Poulain, les Friol, les Rutt, ne se trouvent-ils pas à merveille des courses auxquelles ils prennent part en hiver ? Aussi bien, pourquoi serait-ce mauvais pour eux ? Quelle objection peut-on leur adresser à ce sujet ? Aucune.

Il est certain que parmi les cyclistes, il en est qui possèdent une forme bien plus belle en hiver, alors que d'autres ne peuvent jamais arriver à être aussi vites qu'en été. Mais ces interversions sont rares, et on ne peut en tirer aucun argument pour ou contre la théorie qui considère l'entraînement d'hiver comme néfaste.

En l'occurrence, il semble que les coureurs sont les hommes les mieux placés pour juger de l'effet produit par les courses hivernales sur leurs tempérament. Et ils se chargent de donner un démenti aux détracteurs des vélodromes d'hiver. Ellegaard qui est un vieux dans la carrière et qui sait mieux que tou autre discerner le bon du mauvais, vient courir à Paris. Il en est de même de toutes les étoiles qui brillent au firmament cycliste, pour employer une expression si souvent rabâchée.

A vrai dire, l'effort du sprinter peut fort bien s'accommoder d'un travail



Le déménagement.

Le pacemaker Hoffmann déménage : il emporte du vélodrome Buffalo au Vélodrome d'Hiver les bicyclettes de son poulain et ses motocyclettes d'entraînement.

Un massage savant.

Georget jeune a fait croire à son camarade Soulié qu'il possède une merveilleuse recette pour masser. Et consciencieusement il lui frotte les jambes avec... du cambouis.

Blanc et noir.

Un match de boxe entre le nègre Hedspath et le blanc Lombret. Ils ont les poings nus, mais les coups qu'ils se portent permettent de ne pas craindre d'accident.

suivi. De petits repos de huit ou quinze jours de temps en temps suffisent pour éviter le surentraînement.

Tous les coureurs viennent à Paris Paris est une ville privilégiée, grâce à sa piste couverte et de tous les pays européens affluent les coureurs qui veulent profiter de cette chance appréciable : avoir la possibilité de gagner des prix dans une saison où ils étaient accoutumés à jouer le rôle de marmotte. Aussi la Galerie des Machines offre-t-elle déjà l'aspect d'une tour de Babel. Les sujets de conversations et les distractions seuls diffèrent de la tour de Babel de nos ancêtres.

Dès que les braseros sont allumés, les coureurs viennent s'asseoir alentour et devisent gaiement. Y a-t-il une influence du sport qu'ils pratiquent sur leur état d'esprit ? Les psychologues répondront. Nous nous contentons de constater qu'ils sont toujours gais.

Dans les cabines, au quartier, s'organisent des réceptions : nos champions se reçoivent entre eux. Et après le massage qui suit l'entraînement, ce sont des parties de cartes ou de passe anglaise. (Oh ! si nos braves agents le savaient !) qui s'engagent, ou bien les Français apprennent leur langue à leurs collègues étrangers. Ils s'amusent bien de temps en temps à leur présenter des aperçus curieux et nouveaux sur notre façon de nous exprimer, mais, bons garçons, ils donnent ensuite de sérieuses leçons. Peut-être, d'ailleurs, ce retour à la vérité est-il dû à la crainte qu'éprouvent nos compatriotes de se faire induire en erreur à leur tour quand ils iront sur un terrain lointain ! Le sport ne perdant jamais ses droits, après le repos exigé par un long travail au train et au sprint, les coureurs se livrent à un autre genre d'exercice. Pendant que Poulain se fait longuement, masser, Lorgeou saute à la corde, suivant la méthode de Choppy Warburton, pour se donner du souffle et s'entretenir la force musculaire des jambes, Dupré fait des poids, Simar pratique l'exercicer, Darragon et Van den Born boxent et font du punching-ball, Otto-Meyer lutte, Thuau fait des équilbres sur des chaises, le tout accompli au milieu du ronronnement des moteurs qui sont mis au point ou qui roulent sur la piste et du choc des clefs anglaises sur l'acier.

Les uns s'emportent contre leur machine, qui ne semble pas décidée à se laisser régler, les autres changent leurs pneumatiques. Et de tout ce fourmillement de coureurs s'élèvent des voix psalmodiant des chansons du pays et quelques-uns jouent même d'un instrument dans leur cabine, mais, malheur à eux, s'ils jouent faux ! l'oreille des cyclistes n'admet point les couacs !

Parfois, après le service d'entraînement, les coureurs partent au café voisin... au café où il y a un piano, et là ils obligent leur camarade Otto Meyer, qui est un virtuose, à les tenir sous le charme pendant de longs instants. Pianiste émérite, champion cycliste, lutteur de valeur, Otto-Meyer a toutes les cordes à son arc. Mais il reste peu de temps au café, car, son travail terminé, il rentre à son domicile. Lui et ses amis Rutt, Mayer et Ellegaard sont certainement les plus sérieux du lot.

Le trou du souffleur.

Pendant que Stæffel déclame, Comès s'est mis dans la trappe du juge et, tel un souffleur, un livre à la main, vient en aide à la mémoire de son camarade.

Une douche malencontreuse.

Pour réveiller son ami Georget aîné, Marcel Cadolle a pris un cornet de papier qu'il a rempli d'eau. Il souffle dedans et Georget va trouver sans doute ce réveil peu à son goût.

Service à rendre aux jeunes qui, sans qualités, veulent devenir coureurs Les cyclistes sont, de par leur métier, forcés d'avoir une existence bien réglée, sinon gare à la forme ! Ce sont des travailleurs, avant tout. Au quartier, ils aiment à s'amuser, ils se livrent à des plaisanteries rappelant celles de la chambrée, moins la crainte de voir surgir l'adjudant de semaine. Ils prennent les nouveaux comme têtes de Turcs, surtout s'ils voient que ces bleus n'ont aucune chance d'arriver. A ceux-ci ils en font voir d'amères ! Mais c'est uniquement dans le but de leur enlever le goût de suivre une carrière difficile où il faut de la qualité et où ils n'éprouveraient que des déboires. Ils rendent ainsi un service à de pauvres garçons qui se repentiraient, plus tard, d'avoir choisi cette profession. Et ils sont nombreux, ces apprentis, enthousiasmés par les performances des grands champions et convaincus de pouvoir en faire autant, sous prétexte qu'ils ont couvert le dimanche précédent, plus de cinquante kilomètres sur une route mauvaise en moins d'une heure et demie (ce ne sont ni les bornes kilométriques, ni les chronomètres qui viendront soutenir le contraire.

Ce désir de parader, cette conviction de leur supériorité nous rappelle le pauvre individu qui vint s'entraîner à Buffalo, la saison dernière, pour lancer un défi à Poulain et le battre dans un match... Il faisait les 200 mètres dans un temps variant entre 25 et 30 secondes, mais peu lui importait, sa monte faisait la minute en 20 secondes. Les coureurs lui firent des tours pendables. Il était le sujet de la risée générale. Au bout de quelque temps, la mort dans l'âme, il se décida à ne plus reparaître. Sans doute une âme charitable lui dessilla les yeux, car jamais il ne se serait aperçu de lui-même, qu'on le tournait en ridicule.

Ce naïf ignorera toujours toute la reconnaissance qu'il doit garder à l'égard des cyclistes qui l'empêchèrent de commettre la stupidité d'entrer dans un métier où il n'aurait brillé... que par son absence à l'arrivée.

Car on naît coureur de classe, on ne le devient pas. Et quelle terrible situation est celle de ces pauvres malheureux toute leur vie réduits à courir les prix de consolation donnés en fin de saison au profit de ceux qui n'ont rien gagné jusque-là !

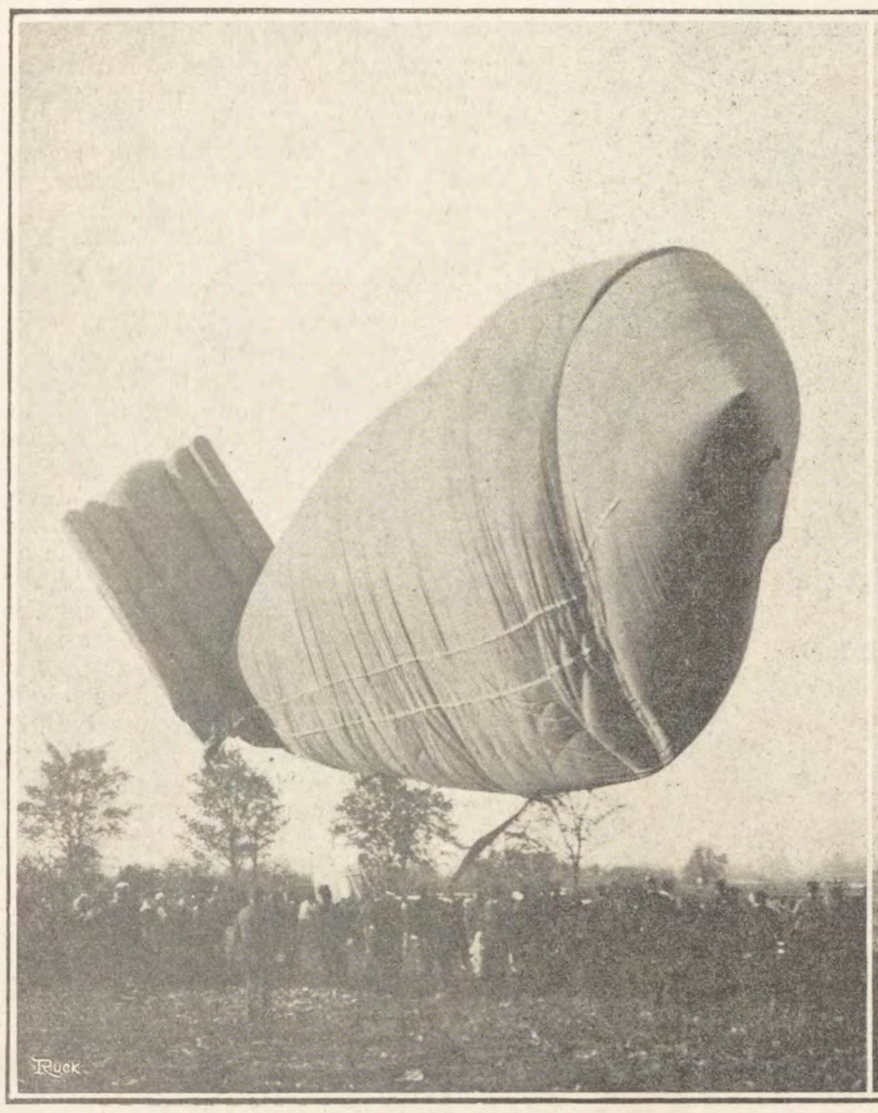
Malheureux garçons ! Restez donc dans le métier que vous exercez et ne cherchez pas à vous frayer un chemin parmi les sprinters ou les stayers de race.

Si vous aimez les réunions des vélodromes, allez-y, mais contentez-vous de rester spectateurs, n'essayez pas de devenir acteurs. Vous continuerez ainsi à éprouver des sensations agréables, et vous ne risquerez pas de vous exposer à de cruelles déceptions.

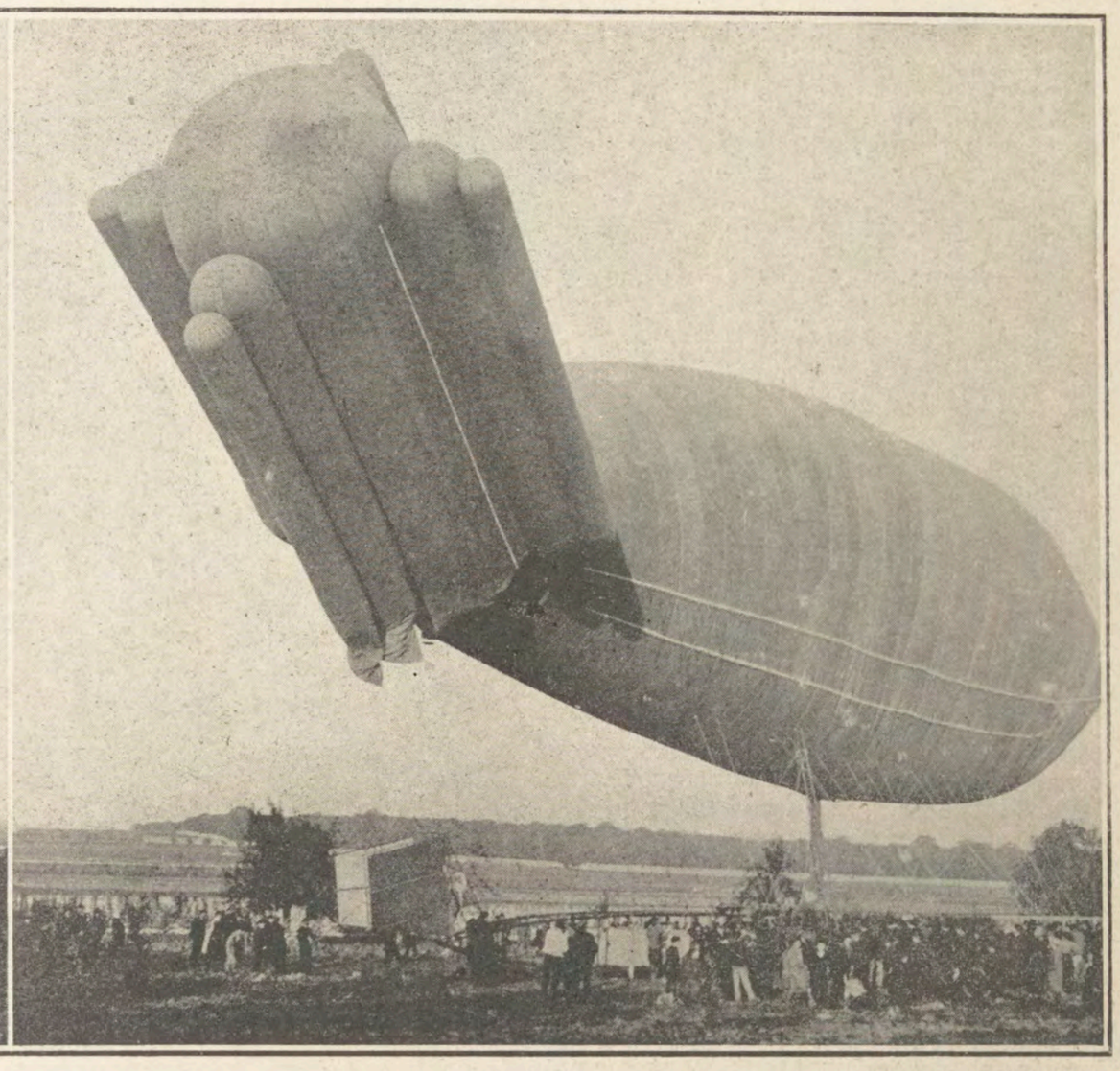
Et lorsque le démon de la piste (dans cette circonstance il ne s'agit pas des entraîneurs auxquels on aime tant à donner ce titre... honorifique) vous reprendra, jetez un regard en arrière souvenez-vous du Prix du Premier Pas, réservé aux jeunes gens qui veulent devenir champions. Au gagnant, on donne le moyen de s'entraîner pendant un an. Jusqu'ici un seul est parvenu à se faire connaître et semble avoir en lui l'étoffe d'un bon petit coureur, c'est Comès, mais les autres, que sont-ils devenus ? En avez-vous jamais entendu parler ? Non ! Et pourtant n'avaient-ils pas toutes les facilités pour réussir ? Ce sont ces exemples qui légitiment l'admiration que l'on a pour les vrais champions. Contentez-vous donc de les admirer.

JACQUES MORTANE.

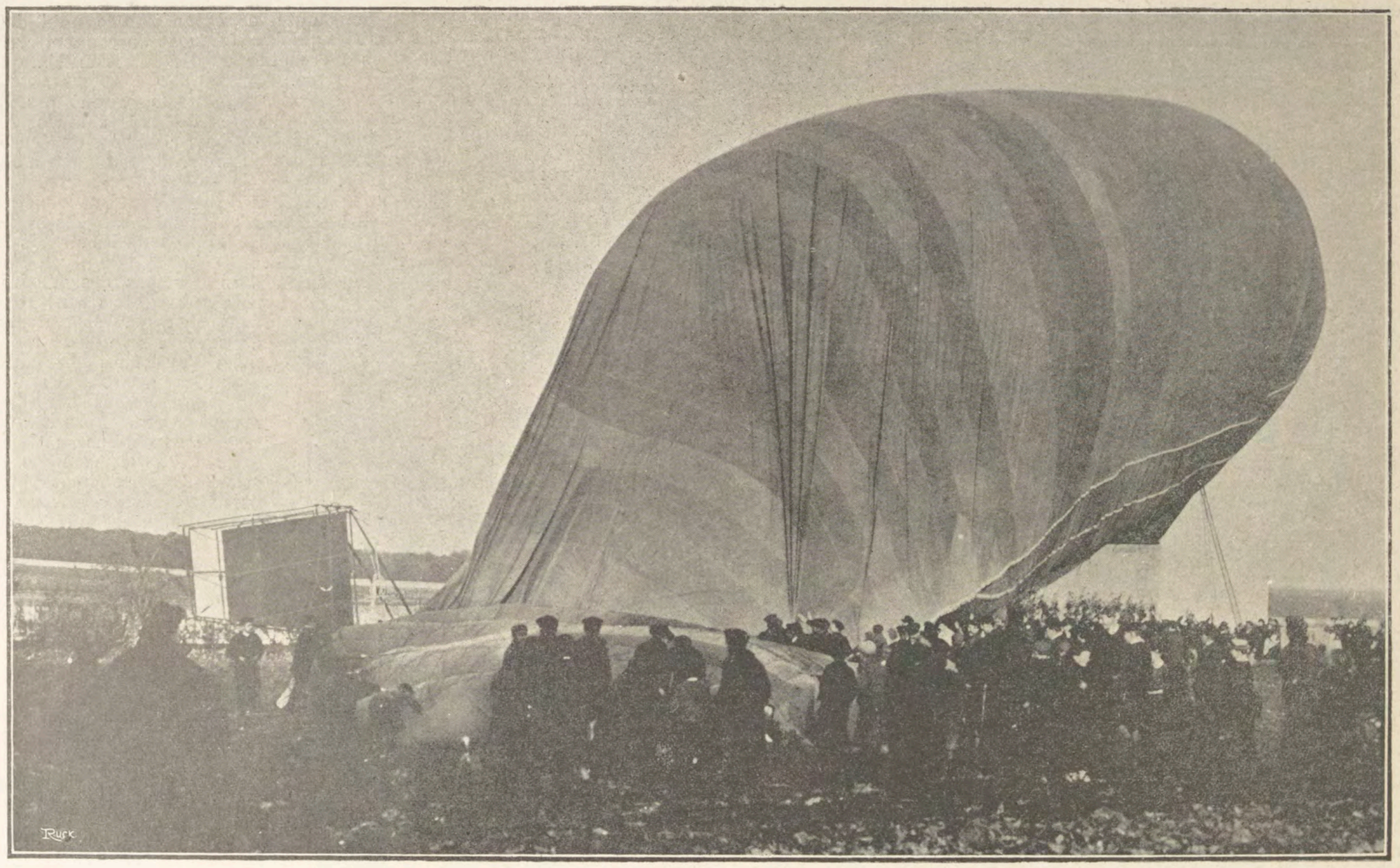
La Première sortie de la *Ville de Paris*



La *Ville de Paris* à Chambourcy.
Le moteur s'étant arrêté, le ballon fut emporté par le vent dans la direction de l'Ouest et les aéronautes durent atterrir.



Le ballon en dégonflement.
Après avoir essayé de se rendre jusqu'à Meulan, afin de descendre dans la propriété de M. Deutsch, M. Surcouf dut se décider à atterrir à Chambourcy.



Le ballon aux trois quarts dégonflé commence à s'abattre sur le sol.

L'atterrissage se fit sans difficulté. L'énorme ballon s'empêtra d'abord dans les branches d'un arbre, d'où il fut assez facilement dégagé : ni l'étoffe ni la nacelle n'avaient souffert. Le ballon fut alors dégonflé au milieu d'une foule de curieux, puis l'enveloppe et le matériel furent ramenés au hangar de Sartrouville. De nouveaux essais seront incessamment effectués, aussitôt le ballon remonté.

La *Ville de Paris* N° 11, à M. Deutsch, a fait, dimanche, sa première ascension libre. L'atterrissage s'est fait à Chambourcy, à 4 kilomètres à l'ouest de Saint-Germain.

LE PRIX GONDRAND A LA CROIX-CATELAN

(Plaque Lumiere.)

de Manthé Renard Ragueneau Hollandre Javouhey Tabouret Hutter Scheffield

Le passage devant la tribune, au quatrième kilomètre.

Dimanche matin à 11 heures, à la Croix-Catelan, s'est disputée la grande épreuve classique annuelle, le Prix Gondrand qui se court par équipes de trois coureurs. C'est, sur piste, la dernière course de la saison réservée aux amateurs. Le parcours était de 18 kilom. 67 m., soit sur la distance du record de France de l'heure, détenu par Ragueneau. Ce dernier triompha facilement, couvrant la distance en 1 h. 6 m., devant Hollandre, de la S. A. M. à 80 mètres, Scheffield à 200 mètres, Tabouret et Renard (S. A. M.). Les autres avaient abandonné. La Société Athlétique de Montrouge gagne donc le Challenge, avec 8 points.

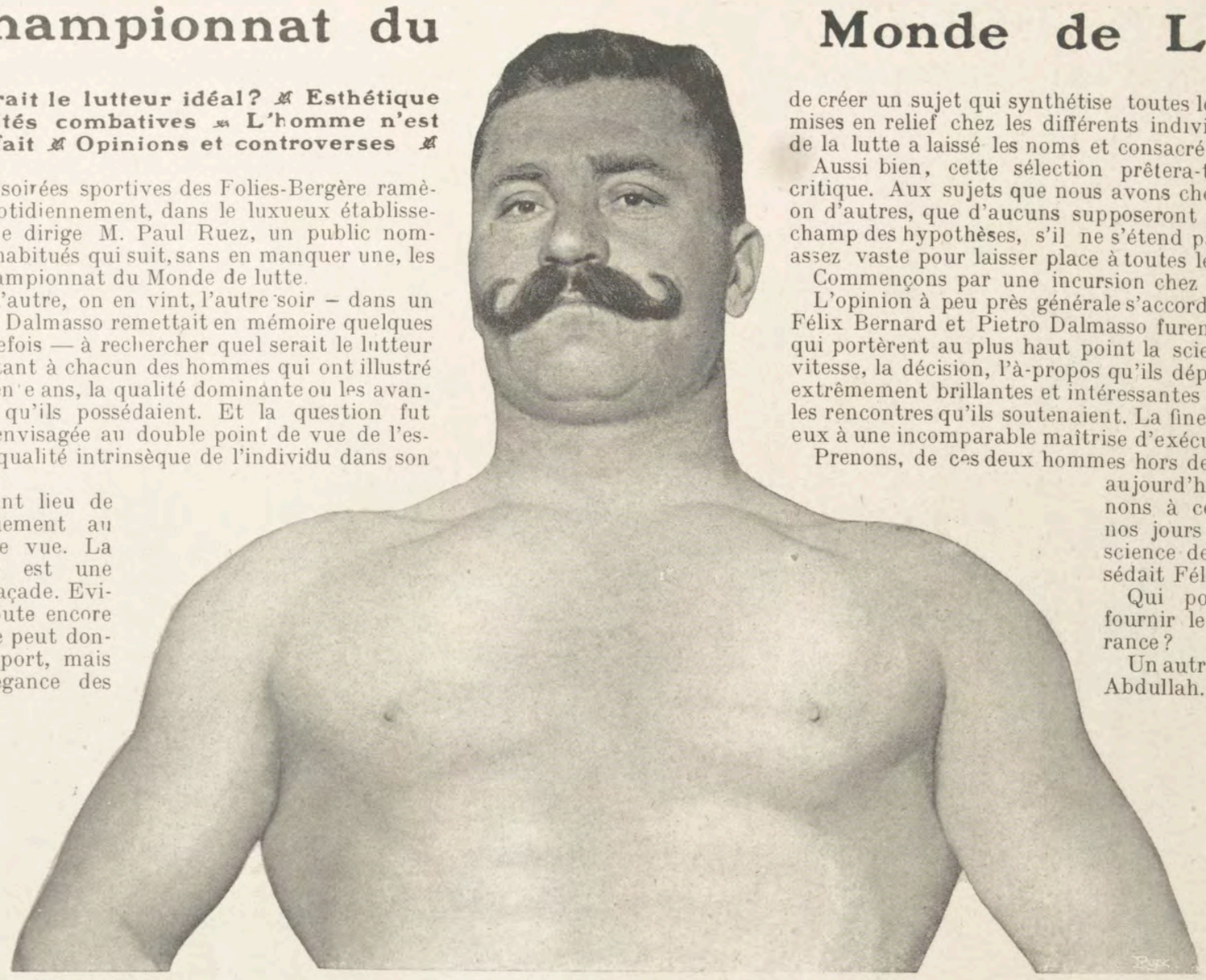
Le Championnat du Monde de Lutte[1]

Quel serait le lutteur idéal? Esthétique et qualités combatives L'homme n'est pas parfait Opinions et controverses

Les belles soirées sportives des Folies-Bergère ramènent quotidiennement, dans le luxueux établissement que dirige M. Paul Ruez, un public nombreux d'habitués qui suit, sans en manquer une, les péripéties du Championnat du Monde de lutte.

D'une idée à l'autre, on en vint, l'autre soir – dans un groupe où Pietro Dalmasso remettait en mémoire quelques anecdotes d'autrefois — à rechercher quel serait le lutteur idéal, en empruntant à chacun des hommes qui ont illustré la lutte depuis trente ans, la qualité dominante ou les avantages physiques qu'ils possédaient. Et la question fut immédiatement envisagée au double point de vue de l'esthétique et de la qualité intrinsèque de l'individu dans son métier de lutteur.

Il n'y eut point lieu de s'attarder longuement au premier point de vue. La beauté plastique est une qualité toute de façade. Evidemment elle ajoute encore à l'impression que peut donner l'homme de sport, mais à quoi sert l'élégance des lignes, l'harmonie de l'académie humaine, si le muscle n'a pas de qualité, si le tempérament combatif, la volonté et le courage sont absents? L'avis fut unanime qu'Eberlé était, au point de vue plastique, ce que le sport de la lutte présentait de mieux. Cette constatation fut le point de la création fictive à laquelle nous voulions en venir.



Le cou et les épaules de Padoubny.

Pour être un lutteur idéal, il faudrait posséder le cou et les épaules du Zaporog Padoubny, champion du monde.

En prenant à chaque homme ce que, en soi, il possède de mieux, on en arriverait à créer un être parfaitement hybride, mais qui constituerait assurément le lutteur idéal, le mieux compris physiquement et mentalement.

Le lutteur parfait Pour être le lutteur complet et d'une classe réellement supérieure il faut réunir les trois qualités suivantes : la science de la lutte, le courage et la force physique. L'homme qui posséderait en soi la quintessence de ces trois qualités serait le plus beau lutteur — nous n'allons pas jusqu'à dire le lutteur intombable — qui ait jamais existé. Il est des hommes qui ont possédé au plus haut point les deux premières de ces qualités. En matière de force physique, la nature s'est montrée souvent plus capricieuse; elle se plaît à développer plus particulièrement suivant les individus, la puissance dans tel ou tel point du régime musculaire. L'entraînement influe d'après le tempérament de chaque individu sur un groupe de muscles, d'une façon plus effective et plus précise que sur un autre groupe du système musculaire.

La mécanique humaine la mieux constituée en apparence possède en réalité des points faibles qui échappent peut-être à un examen superficiel, mais n'en existent pas moins réellement. L'homme n'est pas parfait au point de vue mental, l'athlète ne l'est pas davantage au point de vue physique.

Il est cependant permis à l'imagination de créer un sujet qui synthétise toutes les qualités diverses mises en relief chez les différents individus dont l'histoire de la lutte a laissé les noms et consacré la réputation.

Aussi bien, cette sélection prêtera-t-elle le flanc à la critique. Aux sujets que nous avons choisis en opposera-t-on d'autres, que d'aucuns supposeront mieux qualifiés. Ce champ des hypothèses, s'il ne s'étend pas à l'infini, étant assez vaste pour laisser place à toutes les opinions.

Commençons par une incursion chez les disparus.

L'opinion à peu près générale s'accorde à reconnaître que Félix Bernard et Pietro Dalmasso furent les deux hommes qui portèrent au plus haut point la science de la lutte. La vitesse, la décision, l'à-propos qu'ils dépensaient rendaient extrêmement brillantes et intéressantes au plus haut point les rencontres qu'ils soutenaient. La finesse s'associait chez eux à une incomparable maîtrise d'exécution.

Prenons, de ces deux hommes hors de pair, celui qui est aujourd'hui disparu, et donnons à celui qui serait de nos jours le lutteur idéal la science de la lutte que possédait Félix Bernard.

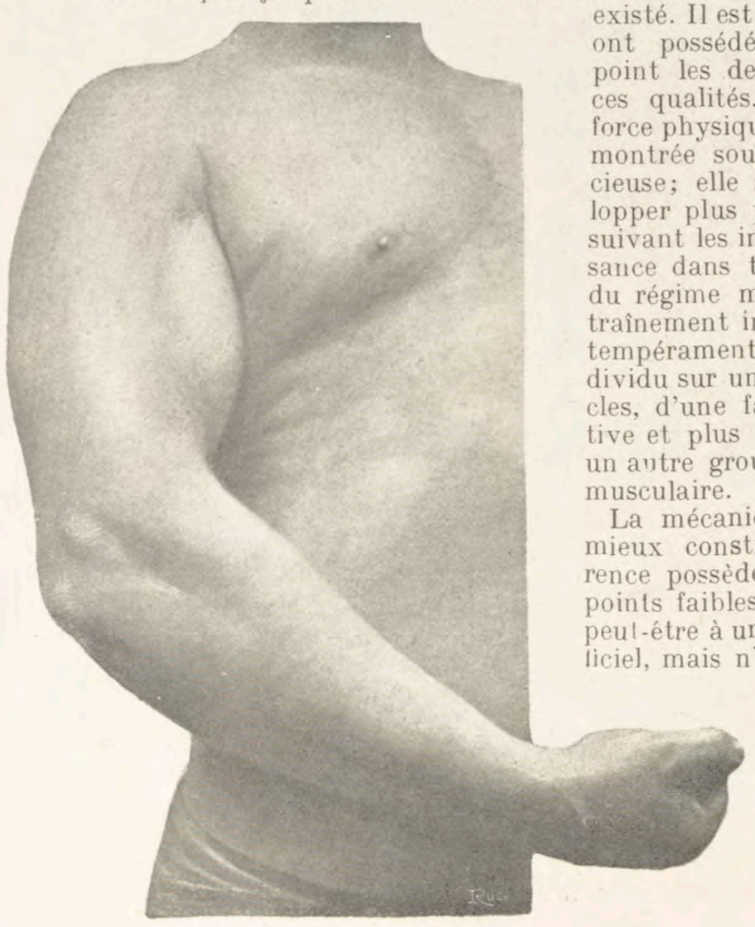
Qui pourrait bien nous fournir le courage et l'endurance?

Un autre disparu : le nègre Abdullah. Cet homme, dont la carrière fut prématurément écourtée par un accident, a laissé la réputation d'un lutteur qui avait le cœur merveilleusement attaché.

Dur à la souffrance au point de croire qu'elle n'avait pas de prise sur lui, Abdullah était l'endurance faite homme. D'autres l'ont-ils égalé, depuis, sous ce rapport? C'est peut-être possible, mais l'opinion des vieux lutteurs qui ont connu le nègre lui donne nettement la préséance sous le rapport du courage. Tenons-nous-en donc à ces opinions autorisées

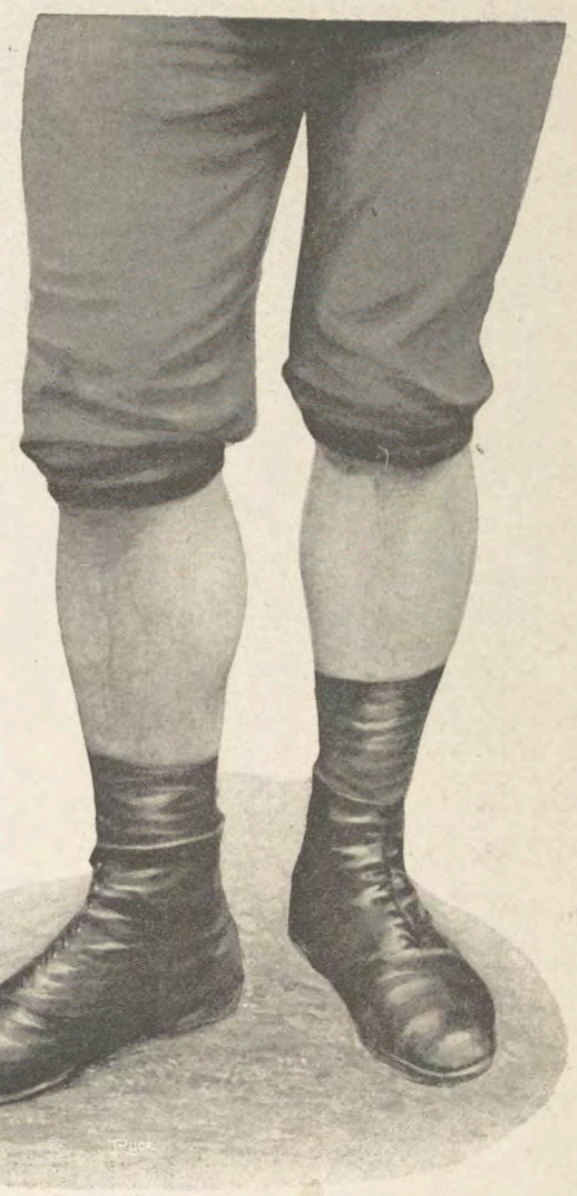
Cherchons maintenant dans le lot magnifique d'hommes réunis par la direction des Folies-Bergère et le *Sports* pour la compétition au titre de Champion du Monde, ce que chaque individualité peut nous fournir de mieux, tant au point de vue de la force pure qu'à celui des avantages physiques dont un lutteur peut tirer parti.

Notre lutteur idéal devrait avoir la vigueur des épaules de Padoubny; au champion actuel du monde, il emprunterait ses jambes, son torse et la vigueur de ses reins; le bras serait celui de Laurent de Lyon; d'Antonitchil aurait les mains colossales (nous dirions aussi la taille, si nous ne redoutions cette objection qu'un homme trop grand est quelquefois paralysé pour porter certains coups de lutte), il aurait le torse d'Eberlé,



Le bras de Laurent, de Lyon.

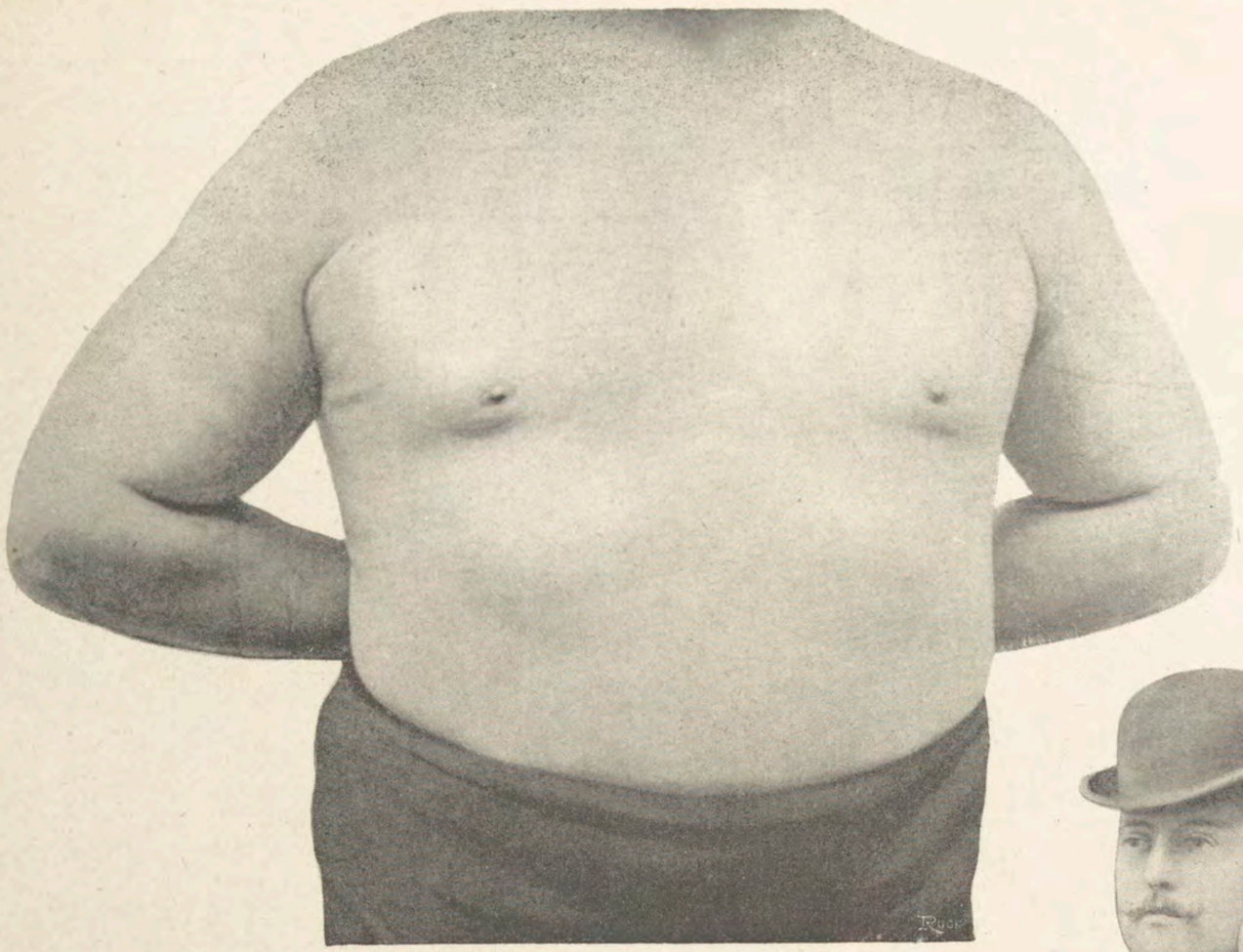
Le champion lyonnais Laurent possède un bras splendide mesurant exactement 50 centimètres de tour.



Les jambes de Carol.

La force et l'élégance, telles sont les caractéristiques des jambes de Carol, le colosse hongrois.

(1) Voir les numéros 422, 424 et 425.



La poitrine d'Eberlé.
L'Allemand Eberlé est peut-être le mieux bâti de tous les lutteurs. Il possède une poitrine splendide.

les jambes de Carol. Enfin, comme qualité de muscle, le lutteur idéal aurait la force de Yousouf.

Tous ces éléments étant pris sous le rapport puissance musculaire, deux hypothèses se présentent : dans l'une nous constituons un être étrange et disproportionné en assemblant ces éléments sans en harmoniser les proportions; dans l'autre, sans en diminuer théoriquement la puissance, nous les ramènerons aux dimensions d'un homme taillé en beauté.

En nous ralliant à cette dernière solution, les lignes générales et les proportions d'Eberlé nous paraissent ce qu'il y a de plus parfait.

Le Championnat et le Prix de Consolation

Après les premières soirées où les hommes de peu de valeur furent opposés aux champions — tels les festins où les hors-d'œuvre précèdent les plats de résistance, — nous sommes maintenant entrés dans la période la plus intéressante du Tournoi. Les éliminés ont un prix de consolation du plus vif intérêt, puisqu'ils sont d'égale force. Lorsqu'ils se rencontraient avec les grands athlètes, ils se contentaient de rester sur la défensive, entre eux ils peuvent attaquer Et c'est avec l'énergie du désespoir qu'ils cherchent à se classer dans les premiers du prix qui leur est réservé.

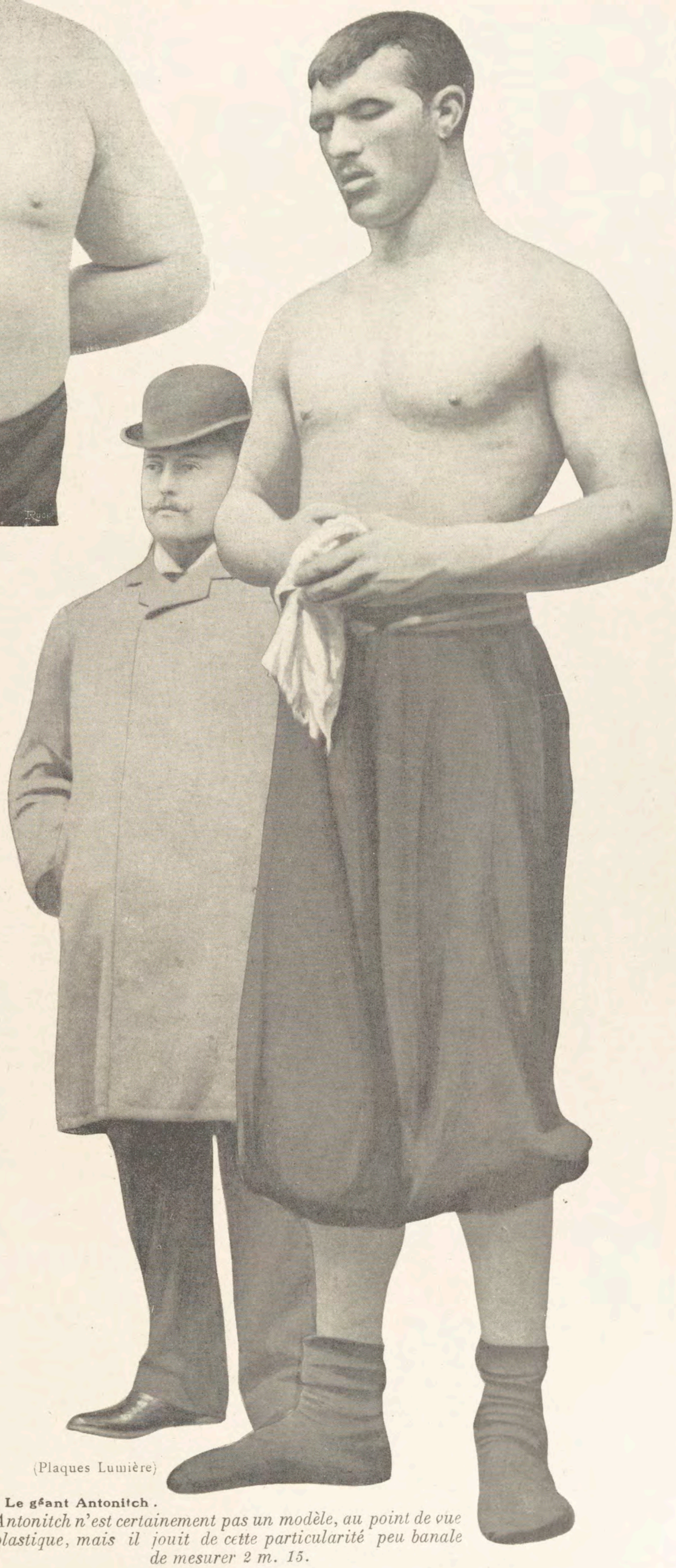
Dans le championnat, qui triomphera? Il est impossible de pouvoir le dire. Nous avons déjà émis quelques timides pronostics, il nous semble que Padoubny doit renouveler sa victoire de l'an dernier, mais ce ne sera point sans peine, les lutteurs qu'il doit tomber pour y parvenir étant certainement supérieurs à ceux de 1905. En tout cas, qu'il soit vainqueur ou vaincu, nous pouvons être certains que les rencontres seront bien disputées et que le meilleur triomphera.

L'enthousiasme du public

Il faut avoir assisté à quelques soirées aux Folies-Bergère pour se rendre compte de l'attitude du public. Le spectateur qui vient calme et tranquille, regarder d'un œil indifférent les luttes, sera fortement amusé par la violence des sentiments exprimés par la foule dès qu'un athlète tarabuste un peu trop violemment son adversaire. A côté des brutes qui trouvent fort spirituel de lancer sur la scène des petits bancs ou des lorgnettes, risquant de blesser grièvement les concurrents ou les personnes qui se trouvent sur le plateau, brutes, d'ailleurs, aussi lâches qu'imbéciles, car après leur forfait elles se hâtent de se cacher ; à côté, dis-je, de ces individus, se trouvent des gens qui prennent parti pour l'un ou l'autre des lutteurs, discutent, crient, hurlent leurs encouragements, vocifèrent leurs imprécations, se disputent avec leurs voisins, se battent, rouent de coups le garde municipal qui, pour la tranquillité publique, vient les séparer.

On voit aussi des vieillards qui, retrouvant tout à coup leurs jambes d'antan, se précipitent vers la scène en brandissant des chaises dont ils menacent le lutteur brutal. Et la pluie de coussins retombe, les programmes, les journaux pleuvent sur la scène. Généralement c'est l'homme dont le public prend la défense qui se trouve atteint, mais qu'importe puisque c'est à l'autre qu'on s'en prend! Lorsqu'on est en colère, on ne discute pas, on agit et on ne cherche pas à se rendre compte de ses actes.

FIORAVANTI.



(Plaques Lumière)

Le géant Antonitch.
Antonitch n'est certainement pas un modèle, au point de vue plastique, mais il jouit de cette particularité peu banale de mesurer 2 m. 15.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

Reproduction de l'affiche du prochain Salon de l'Automobile. Cette jolie chauffeuse, tendant une branche de laurier, est due au peintre Georges Picard.

QUESTION DE MODE

L'année 1906 aura été marquée dans le monde de l'automobile par une disparition, qui, si elle est passée, peut-être, inaperçue du gros public, n'en a pas moins laissé un regret dans l'âme de tous ceux qui ont vécu depuis une dizaine d'années la vie de notre sport. La voiture à vapeur a vécu.

Sans doute, pour les poids lourds, pour les transports en commun, la vapeur tient encore vaillamment sa place. En Angleterre, principalement, ce sont les omnibus à vapeur, de fabrication française d'ailleurs, qui sont les plus cotés. Mais, pour la voiture de tourisme, le moteur à vapeur est à peu près abandonné. En course, on n'en a plus vu en 1906. Il serait de la plus cruelle ingratitude de laisser partir sans un souvenir la vaillante voiture qui fut si longtemps sur la brèche, qui eut l'honneur d'atteindre la première le 100 et le 120 à l'heure et qui fut, pendant un temps, imbattable en pure vitesse.

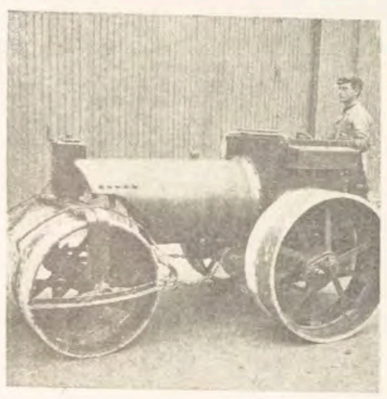
A quoi doit-on attribuer la défaveur qu'a rencontrée le moteur à vapeur, au profit du moteur à explosion? La souplesse, la supériorité au démarrage, l'absence de bruit et de trépidation, la supériorité de rendement, il a toutes les qualités. Les dernières adaptations qui en ont été faites le rendaient aussi maniable et aussi simple que son rival.

Nous en avons eu la preuve au Salon dernier.

Pourquoi n'a-t-il pas rencontré la faveur à laquelle il a droit? Question de mode.

Car il y a une mode, chez les constructeurs comme chez les modistes ou les couturiers. La courroie n'est pas de mode. Personne ne veut de la courroie. Dans toute la mécanique les transformations se font par courroies. La mode déclare qu'elles ne valent rien pour l'automobile. C'est en vain qu'on fera remarquer que l'emploi de la courroie permettrait une notable économie dans l'établissement d'une voiturette ; personne n'en veut plus, et pas un fabricant ne serait assez naïf pour marcher contre la mode pour la défense d'un principe. On ne saurait l'en blâmer.

F. A. Wheel.



Ce rouleau compresseur, à moteur à pétrole, est l'une des dernières inventions de l'industrie automobile. Il est déjà utilisé sur quelques-unes de nos routes.

CYCLISME

Lattaud, champion du Gard en vitesse, est l'un de nos meilleurs coureurs provinciaux. Doué d'un démarrage très brusque, il ne lui manque qu'un peu de tactique.

BRUTALITÉ DE CHAMPION

Un incident qui s'est produit dernièrement au vélodrome d'Hiver dénote un singulier état d'esprit chez certains de nos champions. Darragon ayant accusé Hoffmann, entraîneur de Walthour, de l'avoir tassé, ne trouva rien de plus plaisant que de lui envoyer un swing à sa descente de machine. Je sais bien que l'on n'est jamais mieux servi que par soi-même et que la justice que l'on rend est toujours la meilleure.

Le procédé de Darragon est blâmable à tous les points de vue : Hoffmann ne l'avait pas tassé, comme il le prétendait, son geste était trop vif et le procédé celui d'un charretier. Peut-être au fond de cet incident n'y avait-il que de la colère. Darragon, vainqueur dans la première manche, fut irrité d'être battu dans la seconde, Walthour ayant changé d'entraîneur et ayant pris Hoffmann, ancien pacemaker de Darragon. La sanction de ce pugilat fut puérile : 20 francs à Darragon et 20 francs à Hoffmann

Ne croyez pas que ce dernier ait été puni pour avoir encaissé. Non, mais parce que les commissaires confiants le soupçonnèrent d'avoir tassé l'adversaire de Waltour.

Quand nos coureurs se décideront-ils à prendre exemple sur les champions étrangers qui, à chaque réunion, leur donnent des leçons d'éducation et de savoir vivre? Je comprends qu'on n'aime pas être battu et content, mais est-ce une raison pour se conduire comme un goujat ?

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 4 au 10 novembre.

AUTOMOBILES

Dimanche 4 novembre et lundi 5 novembre

Origny-Sainte-Benoîte. — *2 kilomètres* (1 de côte, 1 en palier). *Vitesse* : 1. Lee Guiness (1 m. 2/5), 2. Cecil Edge (1 m. 6 s. 4/5), 3. Demogeot (1 m. 8 s. 2/5), 4. Cissac (motocyclette) (1 m. 14 s. 4/5), 5. Villemain (1 m. 29 s.), 6. Vivet (1 m. 44 s. 1/5).

Touristes. — 3e catégorie. — 6e série : Pas de premier, le vainqueur n'ayant pas fait vérifier son alésage. — *5e série* : 1. Kinet (1 m. 34 s.). — *4e série* : 1 H. Depasse (1 m. 41 s. 1/5). — *3e série* : 1. Baron Petiet (1 m. 51 s.), — *2e série* : 1. Van der Stegen (1 m. 56 s. 3/5). — *1re catégorie* : 1. Louis Morane (2 m. 59 s. 3/5).

CYCLISME

Dimanche 4 novembre.

Vélodrome d'hiver. – *Prix Paul Albert* : 1. Devoissoux, 2. Demangel, 3. Eischen.

Prix Paul Bernard (repêchage du Grand Prix d'ouverture) : 1. Heller, 2. Ingold, 3. Broka.

Prix Good (10 kilomètres sans entraîneurs, réservé aux étrangers) : 1. Rutt (13 m. 25 s. 3/5), 2. Mayer, 3. Dœrflinger, 4. Otto Meyer.

Prix Mauboussin (handicap : 1. Grégory (85), 2. O. Meyer (5), 3. Rutt (0).

Prix Elkes. — 1re manche (20 kilomètres derrière motos) : 1. Darragon (16 m. 39 s. 4/5), 2. Walthour (abandonné).

2e manche (30 kilomètres) : 1. Walthour (24 m. 22 s. 3/5), 2. Darragon, à 2 tours.

Belle (25 kilomètres) : 1. Darragon (20 m. 3 s. 3/5), 2. Walthour (à 5 tours 3/4).

ATHLÉTISME

Dimanche 4 novembre.

Gentilly. – *100 mètres* (par équipes) : 1. Club les Sports, 2. C. A. Grenelois, 3. R. C. International.

400 mètres (par équipes) : 1. Club les Sports, 2. C. A. Grenellois, 3. R. C. International.

Challenge Boidé (4.827 m.) : 1. Neveu, 2. Millot, à 20 m., 3. Siret, 4. Bouchard. (Temps : 15 m. 49 s.)

Essai de record des 600 mètres : Renz fait 1 m. 33 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 35 s. 2/5).

HIPPISME

Dimanche 4 novembre.

Auteuil. — *Prix Aston-Blount* (4 000 m.) : 1. Hanoï II, à M. Vagliano (Burgoyne), 2. Apanage, 3. Lakeland. (11 partants.)

ATHLÉTISME

Ce match d'association, disputé le 27 octobre, à Alger, entre le Stade Algérien et les officiers anglais du croiseur Isis, *a été gagné par ces derniers (6 buts à 1).*

MONTRONS NOS BRELOQUES

Pour conserver à l'amateurisme de ses athlètes toute sa pureté, le Conseil de l'U. S. F. S. A. vient d'avoir une idée presque géniale. Désormais, tout amateur soupçonné de professionnalisme par un comité régional pourra être appelé à faire la preuve de son amateurisme, en représentant les objets d'art et médailles gagnés par lui au cours des années précédentes. On s'assurera ainsi qu'il ne les a point vendus, ce qui est interdit par les règlements.

On se demande avec inquiétude comment un amateur qui n'a jamais eu l'occasion de gagner quelque chose dans une réunion pourra faire, de son côté, la preuve de son amateurisme. Il semble qu'il aura sur les autres l'avantage de pouvoir en paix tirer quelque profit pécuniaire de ses qualités physiques. Les footballers, notamment, qui, au cours de déplacements à l'étranger, savent parfois ainsi joindre l'utile à l'agréable, ne seront jamais inquiétés, les seuls objets d'art que gagne cette espèce particulière d'amateurs constituant une propriété collective.

Je sais bien qu'il y aurait cinquante manières plus pratiques et moins indiscrètes de contrôler l'amateurisme des athlètes.

Mais nous avons la manie de tout critiquer ; et nous perdons ainsi la faculté d'admirer. Nul doute que l'application de cette idée n'assure aux sports athlétiques un admirable développement et une éclatante prospérité.

Fernand Bidault.

HIPPISME

Rataplan, par Ermak et Regina, au comte de Moltke Hvitfeld, vient d'être acheté 150.000 francs par les haras français.

LA CONFIANCE RÈGNE.

Il est une chose à remarquer, c'est que chaque fois que l'on s'occupe de quoi que ce soit il se trouve des esprits chagrins qui éprouvent immédiatement le besoin de hurler par-dessus les toits : « C'est du chiqué ! » Le chiqué ! On en a mis partout, au dire de certains. D'abord en politique, et ce n'est d'ailleurs point dans ce cas qu'on aurait le plus tort de l'affirmer. Mais regardez le sport. En est-il un seul qui se trouve à l'abri du chiqué? En cyclisme, dès que ce n'est pas celui sur lequel on compte qui gagne, c'est qu'il a truqué sa course. En lutte, pécaire ! tous les hommes sont payés pour tomber ou être tombés en tant de temps. En boxe, en course à pied, il en est de même et surtout pour l'hippisme.

Il est curieux cet état d'esprit des gens qui veulent voir partout du chiqué. Par leur insistance, ils seraient capables de susciter aux athlètes l'idée de leur donner raison. Mais à quoi bon fausser des résultats? Nous serons peut-être taxé de naïveté, mais nous ne croyons pas au règne du chiqué. Et ne vaut-il pas mieux être naïf que trop clairvoyant, la tranquillité de l'esprit n'est-elle pas plus grande ?

Mais là où le spectateur est le plus incrédule c'est lorsqu'il s'agit d'hippisme. « Les courses, vous dira-t-il, il y a belle lurette que je n'y crois plus, tout ça c'est compère et compagnon. » Alors, vous vous imaginez bénévolement que dans un lot de dix ou quinze chevaux, il y a neuf ou quatorze jockeys qui ont été payés par l'entraîneur ou le propriétaire du quinzième pour le laisser gagner? Jamais un entraîneur ne sait à l'avance si le cheval qu'il engage sera vainqueur, jamais ! Et pourtant c'est lui qui devrait le savoir le mieux. Il ne faut pas s'étonner si tel jour un cheval gagne, qui, à son exhibition suivante, se fera battre. Lorsqu'au Grand Prix, Maintenon se fit battre, lui qui remporta tant de courses depuis, personne ne prêteudit qu'il y avait du chiqué, parce que le prix était trop important, sans quoi...

Mais que sert de raisonner avec les gens obstinés!? Croyez-vous que ces lignes feront changer l'opinion des partisans du chiqué? Alors, à quoi bon insister ! Boiard.

Le Banquet Santos-Dumont

Le Samedi 10 Novembre a été donné, au Café de Paris, le dîner offert à Santos-Dumont, à l'occasion de son premier « vol » de Bagatelle. Toutes les notabilités du monde de l'aviation se trouvaient réunies. Notre photographie représente la table d'honneur, présidée par Santos-Dumont : à sa droite M. Bouquet de la Grye, à sa gauche, M. Cailletet.

Le Météore, par Le Sancy et La Dauphine, à M. Kousnetzoff, monté par Hobbs, a triomphé dans le Prix G. Brinquant, à la clôture du Tremblay.

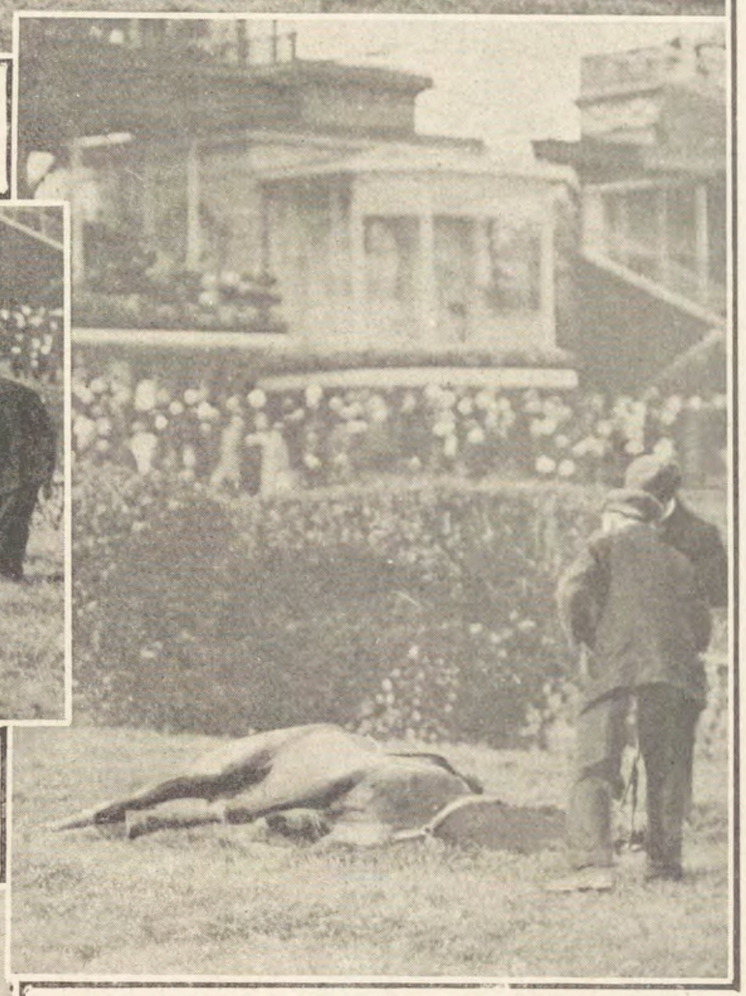
LES COURSES D'AUTEUIL (11 novembre)

Une chute dans le Prix Alger (3.500 m. steeple-chase).

Le saut de la rivière des tribunes a été néfaste à deux chevaux, dans cette course, à Rond Royal et à Premier Mai II, qui se cassait les reins et était abattu.

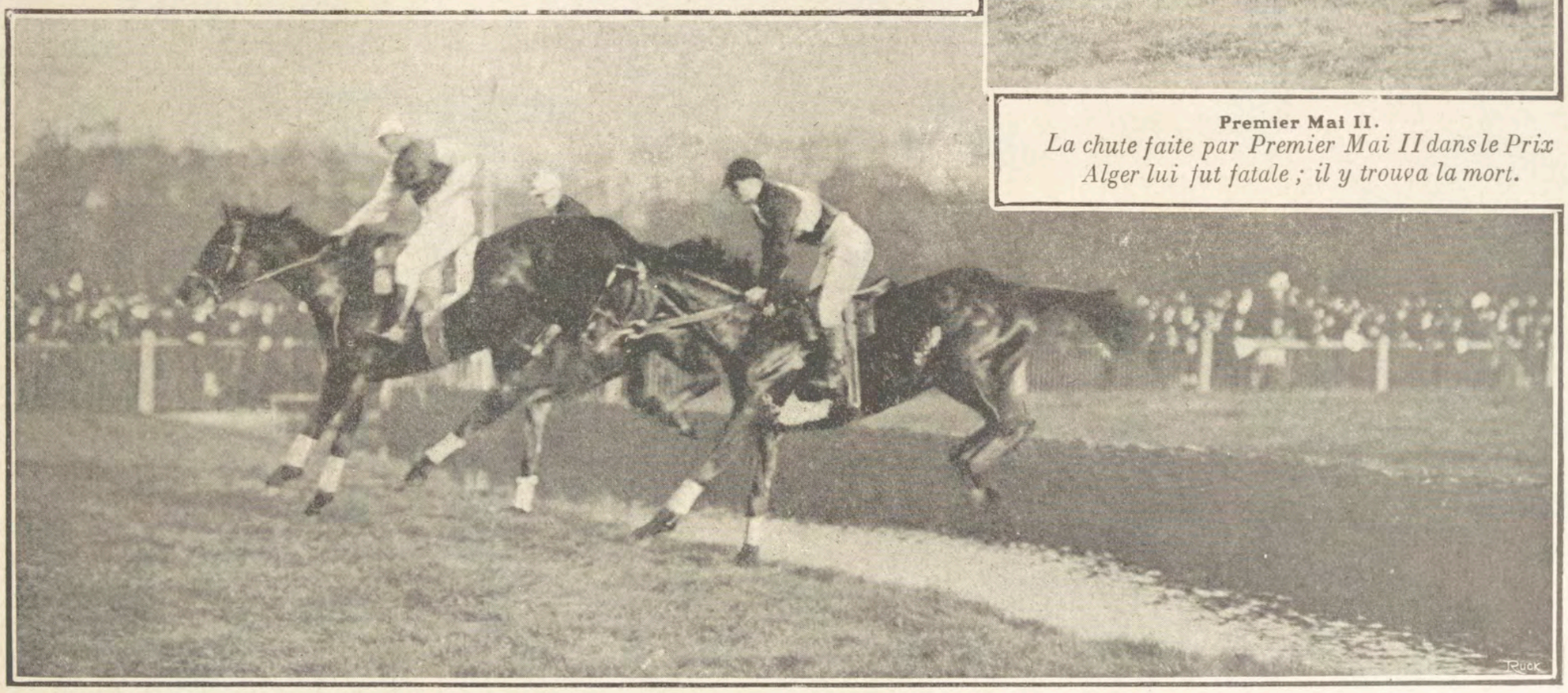
Après la chute du Prix Alger.

Burgoyne, jockey de Rond Royal, et Blakeman, jockey de Premier Mai II, se relèvent avec des contusions sans gravité. Rond Royal s'est relevé, tandis que Premier Mai II, à M. Léautey, ne donne plus signe de vie.



Premier Mai II.

La chute faite par Premier Mai II dans le Prix Alger lui fut fatale ; il y trouva la mort.



Le Matin Ile d'Elbe. Escrimeur

Le saut de la rivière du huit dans le Prix Montgomery (Steeple, 5.500 m. 40.000 francs).

Le Matin, Khasnadar et Frisquet partirent en tête, devant Escrimeur et Fusain II, Khasnadar sautait en premier la rivière, des tribunes. Gourville faisait panache et continuait en liberté, faisant dérober Khasnadar après le mur en pierres. Ile d'Elbe prenait l'avantage après la dernière haie, et battait François d'une longueur et demie ; Escrimeur était troisième à une longueur et demie.

La réunion d'Auteuil de dimanche dernier bénéficia enfin d'un temps splendide. Depuis sa réouverture Auteuil n'avait pas été gâté à ce point de vue. La réunion fut fort intéressante et le Prix Montgomery, la course importante de la journée, remporta un vif succès.

L'ENTRAINEMENT CHEZ URBAIN DAVID

Du régiment au champ de courses — Les étapes d'une carrière — Une méthode spéciale d'entraînement — Les jockeys de chez Urbain David — Sobriété et succès

Khasnadar

par Son O' Mine et Greased Lightning. A gagné à Auteuil le Prix Francisco-Martin, le 4 novembre.

A l'extrémité de Maisons-Laffitte, du côté opposé à celui du parc, en haut de la route de Poissy, se trouve l'établissement de l'entraîneur Urbain David. Du dehors, rien ne le signale à l'attention des sportsmen. C'est une petite villa, d'aspect tranquille, séparée de la route par une grille où grimpent des lierres, mais à peine a-t-on franchi l'habitation particulière derrière laquelle s'étend une pelouse fleurie de géraniums, qu'on se trouve en plein travail d'entraînement, que dirige avec habileté le maître du lieu.

Au contraire de la plupart des entraîneurs qui, nés, pour ainsi dire, dans le métier, élevés parmi le monde des courses, suivirent tout naturellement la filière, M. Urbain David ne semblait pas désigné, par ses études et son éducation, pour la situation qu'il occupe maintenant.

Fils d'un sous-préfet, et ayant un frère médecin-major, il sembla un moment vouloir embrasser la carrière militaire. Sous-officier au 12e régiment de dragons, Urbain David, après avoir, pendant huit années, exercé le métier des armes, abandonna la tunique et la culotte rouge pour venir se fixer à Nancy.

C'est là que le vicomte de Valdahon lui demanda de bien vouloir monter ses chevaux au Concours hippique de Lyon. Comme la passion des chevaux est longue à s'éteindre au cœur d'un ancien cavalier, Urbain David accepta, et le voilà parti sur les obstacles des parcours de chasse.

Les débuts de l'ancien maréchal-des-logis furent magnifiques. Pour la première fois qu'il se présentait en public, il enlevait le Prix d'Essai, avec Touche à Tout, le Prix des Habits Rouges, avec Radja. Dans la même réunion la Coupe lui revenait aussi avec ce dernier cheval.

Dès lors, le dressage des chevaux sur les obstacles l'absorba tout entier, et l'on peut suivre sa brillante carrière « d'habit rouge » dans les meetings de Clermont-Ferrand, Nancy, Dijon, Vichy, Aix-les-Bains, où il mène constamment à la victoire, les chevaux du vicomte de Valdahon, As de Pique, Flirt, Radja, Touche à tout.

Comment on devient professionnel

Cette série de succès se continue jusqu'en 1900, où Urbain David disparaît. Pendant deux ans il rentre dans l'ombre, se préparant aux luttes de vitesse. En 1902, il débute sur les hippodromes, en qualité de gentleman, débuts modestes, qui montrent bien les qualités de patience et de sûreté dont fait toujours preuve Urbain David, dans tout ce qu'il entreprend.

Le 19 mai, il courut sa première course sur la petite piste de Bouriguy, mais il remportait une victoire avec Taglio, un fils de Ragotsky. Double succès, et de jockey et d'entraîneur, puisque la forme de Taglio était le résultat du travail d'entraînement d'Urbain David.

Trois victoires seulement le récompensèrent de ses efforts, cette année-là; par contre, en 1903, sur 145 montes il passait le poteau 35 fois premier. Mais, à cette époque déjà, les seules épreuves réservées aux gentlemen ne suffisaient plus à son activité et, bientôt, les occasions de monter se faisant plus rares et la tentation aidant, il demandait sa licence de professionnel.

En 1904, malgré trois accidents qui lui valurent d'avoir trois fois la clavicule cassée, et aussi malgré un mois de privation de licence par application de l'article du règlement des courses qui interdit à un entraîneur jockey de monter dans une épreuve que dispute un cheval qu'il entraîne, autre que celui qu'il monte, Urbain David remportait encore quinze victoires.

M. de Goulard et sa fille.

Entre deux séances de travail, M. de Goulard, secrétaire de M. Urbain David, s'occupe d'élevage.

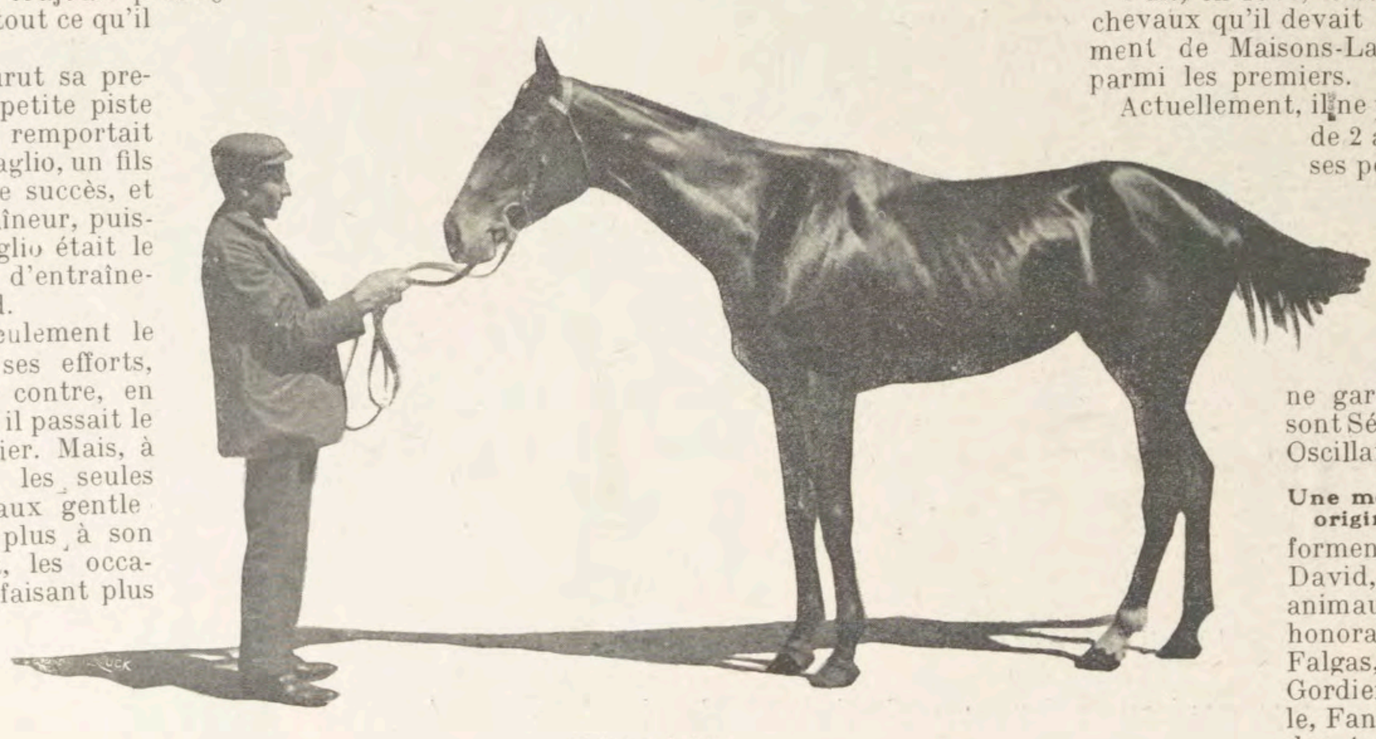
Ces succès, Urbain David les doit, comme nous le disions plus haut, à sa persévérance, à sa tenacité. Il ne faut pas croire qu'il suffit d'enfourcher un cheval, même de classe, pour être sûr de passer le poteau devant le lot. A l'arrivée, quand la lutte s'engageait entre l'ancien dragon et de fines cravaches comme Johnson, Woodland, Collier, Campbell, Barillier, l'avantage ne revenait pas toujours au jockey du meilleur cheval, mais bien souvent au cheval du meilleur jockey.

Si le cheval possède des jambes, c'est au cavalier qu'appartient la tête; or, science et muscles sont deux facteurs indispensables de succès.

Après quelques victoires retentissantes, la monte d'Urbain David devenait bientôt fort recherchée.

Puis, en 1904, il se mettait à entraîner les chevaux qu'il devait monter et son établissement de Maisons-Laffitte fut bientôt classé parmi les premiers.

Actuellement, il ne possède guère de chevaux de 2 ans. Deux seulement sont ses pensionnaires, mais ils sont excellents, parce qu'ils proviennent d'une sélection récemment faite. Tous ceux qui ne promettaient pas furent renvoyés. On ne garda que les meilleurs : ce sont Séville, qui lui appartient, et Oscillation, à M. Frézier.



Paimpolaise.

Par Arreau et Mauvaise Plaisanterie. Une jument de deux ans qui promet.

Une méthode originale

Parmi les 39 chevaux qui, au total, forment l'écurie de M. Urbain David, se trouvent d'excellents animaux, qui ont déjà fourni une honorable carrière, tels que Le Falgas, Spite, Paimpolaise, Nœud Gordien, Gall, Béranger II, Idylle, Fanfaron et le vieux Khasnadar, toujours sur la brèche.

M. Urbain David possède une méthode d'entraînement assez

originale. Elle consiste à demander presque immédiatement au cheval tout l'effort qu'il peut fournir. Cet effort augmente quotidiennement, jusqu'au jour où il atteint son maximum.

Le cheval est alors en pleine possession de tous ses moyens d'action et peut courir. C'est ainsi que, à l'inverse de beaucoup d'entraîneurs qui musclent leur bêtes par de longues promenades à un pas précipité, les chevaux de M. Urbain David en sont privés. Un peu de trot, au sortir de l'écurie jusqu'à la route d'entraînement, juste ce qu'il faut au cheval pour lui « dégourdir les jambes ».

Arrivé sur le terrain, deux canters de 1.000 à 1.200 mètres chacun, et c'est là tout le travail de la journée.

Après quelques semaines, quand le cheval est prêt, on remplace les canters par un 800 mètres très vite, dans lesquels le cheval est obligé de s'employer entièrement et on peut le conduire sur l'hippodrome.

Cette méthode est tout aussi appréciable qu'une autre, puisque, en somme, M. Urbain David a déjà remporté un nombre respectable de victoires, et cela grâce à elle. Grâce aussi, peut-être, à la monte de son premier jockey, le jeune Gaston Sauval, qui, à peine âgé de dix-neuf ans, a déjà rempli une carrière presque aussi glorieuse que celle de son brillant professeur.

Suivant les conseils d'un tel éducateur, G. Sauval ne pouvait manquer de devenir un excellent jockey. Aussi, doit-il ses succès à la régularité de son emploi du temps et à la sobriété de son régime, qu'il suit ponctuellement.

Couché de bonne heure, il se lève, sans fatigue, à la pointe du jour, et peut fournir le travail à cinq ou six chevaux dans sa matinée. L'après-midi, deux ou trois montes ne l'effraient pas.

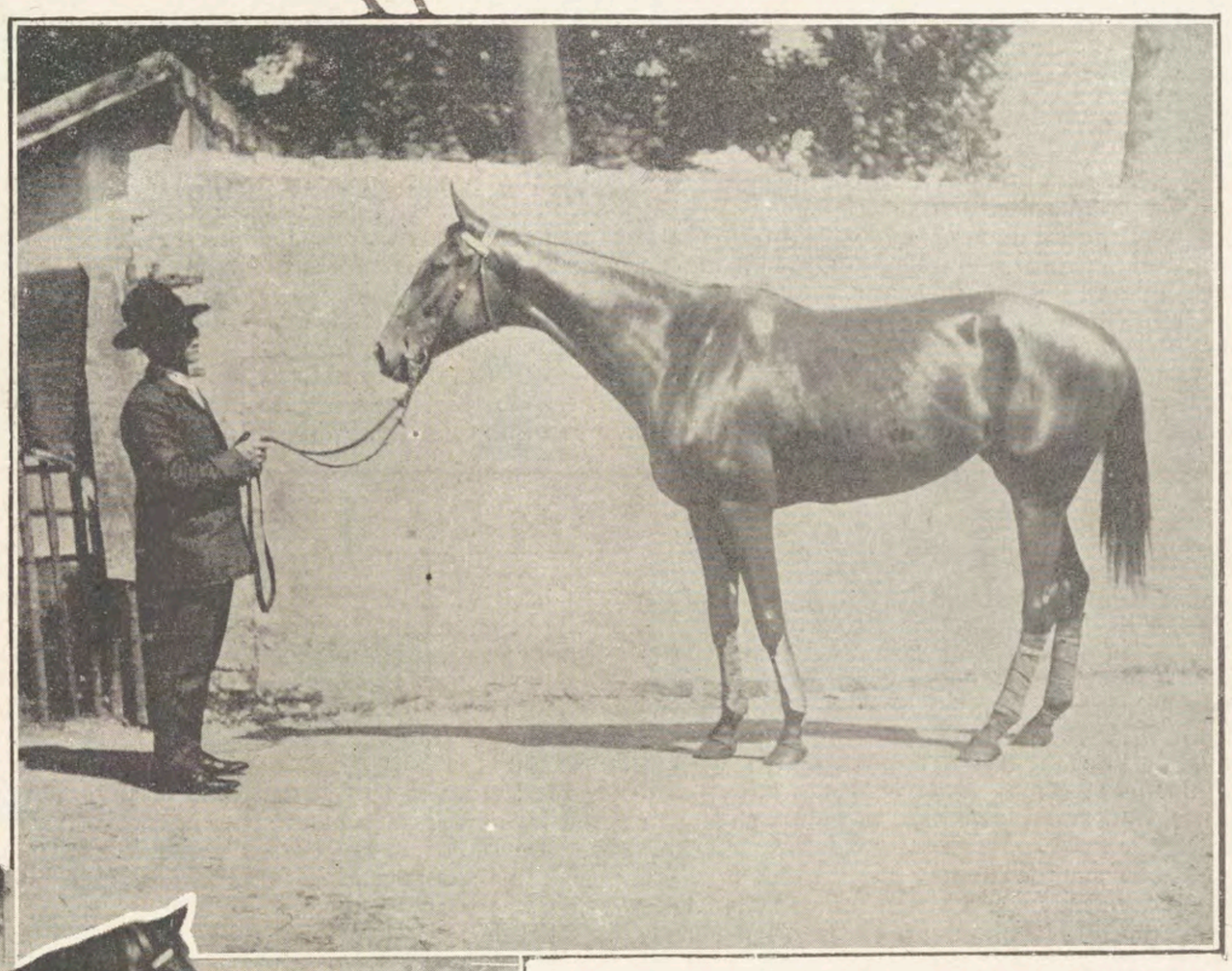
Mais il faut dire qu'il ignore l'alcool, gin, whisky sont ses ennemis, à peine un verre de bière de temps à autre et du lait à ses repas

Ces privations, qui permettent de gravir sans peine le chemin de la gloire et, ce qui ne gâte rien, de la fortune, constituent le revers de la médaille du métier de jockey. A le voir au pesage, entouré, adulé par des gens qui sont très fiers de parler à un homme si en vue et aussi par ceux qui sont toujours à l'affût d'un tuyau, on ne s'imagine pas combien est dur, combien est pénible le régime que nos princes de la cravache sont obligés de suivre pour conserver et leur poids et leur forme.

Sur le champ de courses, on les voit dans leur apothéose, mais il faut les observer dans leur vie privée, faite, pour la plupart d'entre eux, d'abstinence et de sacrifices. Je ne parle bien entendu que des jockeys sérieux, désireux de garder intacte leur réputation, et non des cavaliers qui dépensent en beuveries l'argent qu'ils gagnent à pleines mains, mais si difficilement.

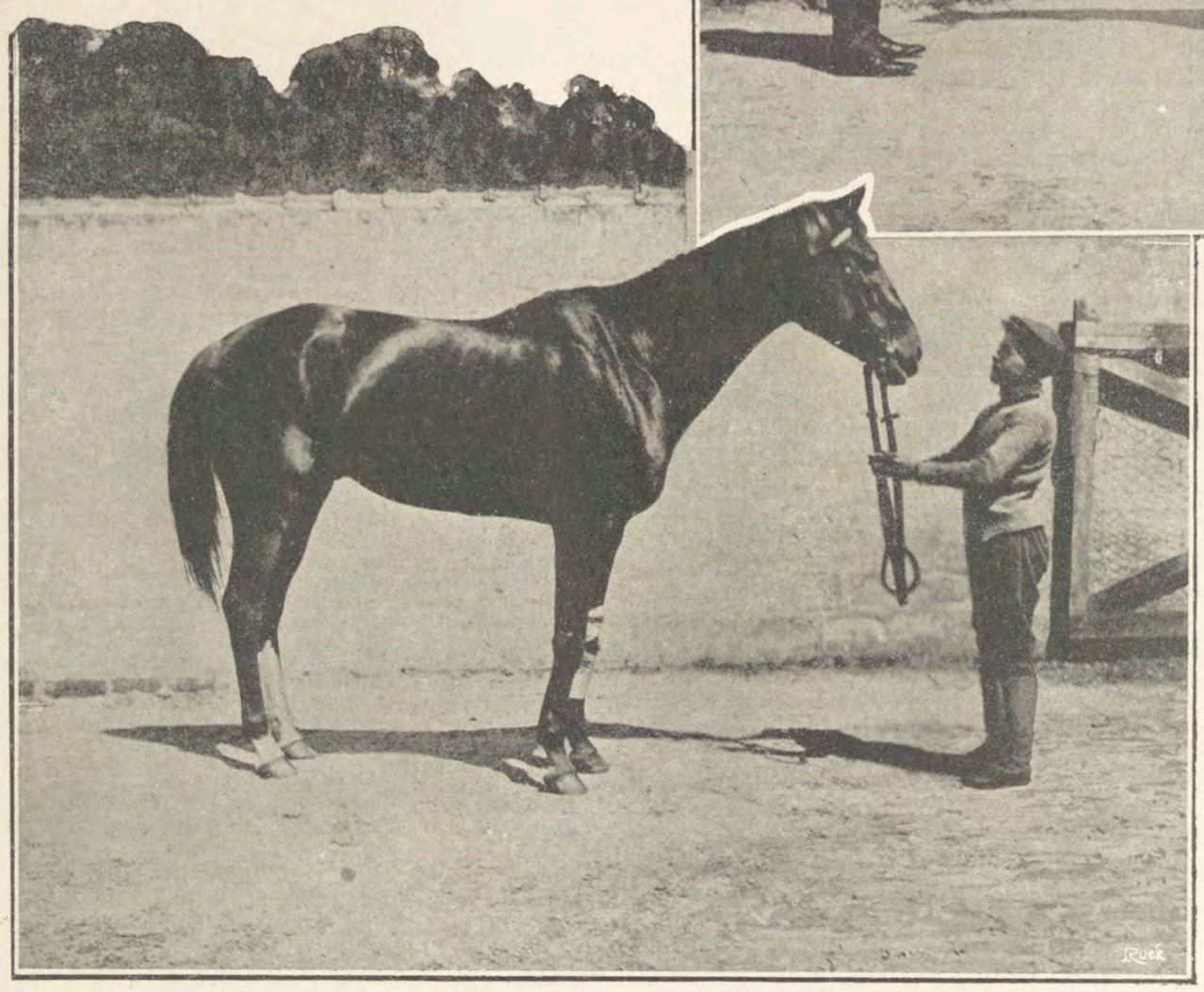
Nœud Gordien.

Un fils du Sancy et de Golden Iris, qui a couru en plat sous les coulurs de M. Polack Acheté 12.500 francs à la vente de l'écurie.



Spite.

Par Champignol et Silver Beach. Entraînée par Urbain David. En 1905, a gagné trois fois : à Colombes, Maisons-Laffitte et Caen.



Gall.

Par Reminder et Glynka. N'a couru qu'une fois, en 1905, à Auteuil, sous les couleurs de M. Frézier.

C'est un véritable supplice de Tantale. Ces hommes sont excessivement bien rémunérés, touchent des mensualités de plusieurs ministres et ne peuvent en faire l'usage qu'ils désireraient.

Au moindre excès répond une augmentation de poids d'autant plus immédiate que c'est au prix des plus grandes difficultés qu'ils conservent constamment le même nombre de kilos. Massages et bains de vapeur, exercices athlétiques, footing; alimentation substantielle, mais restreinte, à tous les repas les mêmes mets, voilà ce à quoi doivent s'astreindre les jockeys.

Aussi les gens qui les fréquentent, qui apprennent à les connaître, ne trouvent-ils pas exagérés les bénéfices qu'ils réalisent. Ceux qui tiennent à leur situation, qui veulent rester longtemps sur la brèche se contentent de faire des économies. Ils mettent de côté, amassent ; plus tard, ils s'établiront entraîneurs, et alors pourront jouir du fruit de leur travail.

Le jeune G. Sauval possède toutes les qualités requises par sa profession, se soumet à toutes les exigences du métier. Il en résulte qu'il est l'un des plus cotés et l'un de ceux dont les succès sont les plus nombreux.

Paul Mégnin.

CONCOURS N° 1 — Résultats

UNE CATASTROPHE

Notre premier concours a remporté le plus vif succès.

C'est avec un réel plaisir que nous avons constaté l'empressement du public à nous envoyer des réponses. Nous en avons reçu 1.754.

Ce résultat nous prouve que nous avons été bien inspirés en décidant de donner dans la *Vie au Grand Air* une série de concours amusants et faciles. Aussi continuerons-nous dans cette voie. Nous passerons ainsi tous les sports en revue, de façon à contenter tous nos lecteurs.

Le premier concours « Une catastrophe » ne demandait que de légères notions sur le sport cycliste, aussi les réponses justes ont-elles été très nombreuses.

Voici la solution de ce concours :

A — 4 Kramer.
B — 2 Banker.
C — 3 Poulain.
D — 5 Dupré.
E — 1 Friol.

Pour l'attribution des prix et des mentions nous avons procédé suivant le règlement de nos concours, à un tirage au sort entre les solutions exactes. Il a donné les résultats suivants :

1er Prix : Une bourse argent contrôlé, contenant 20 francs en espèces : M. Ed. Aymes, rue Eumné, à Autun (Saône-et-Loire).

2e Prix : Un abonnement d un an à la *Vie au Grand Air :* M. Ernest Renz, 3, rue Vauvenargues (Paris).

3e Prix : Un porte-crayon en argent contrôlé : M. H. Bézard, Alzonne (Aude).

Solutions justes.

Mentions

J. Bignan, A. Pignaud, L. Puységur, B. Fey, R. de la Perrelle, G. Vincent, R. Loubière, G. Franck, P. Pélissier, Laporte, H. Bonnet, R. Marge, E. Gambaud, H. Peiriga, M. Montaut, G. Abord, P. Bildgen, G. Raoul, H. Pomier, L. Destandau, A. Chailley, G. Hugonin, G. Gauvin, Audrat, M. Burgé, A. Schaerff, E. Beau E. Maechler, Nouet, R. de Liésville, G. Bossu, P. Rondot, H. Marsollier, P. Riffaterre, H. Boiron.

Y. Lasserre, A. Géo Gendrot, A. Bazin. H. Nôtre, J. Chagnaud, G. Marty, G. Stalin, G. A. Letzelter. J. Ribot, L. Payan, A. Chobaut, J. Bordes, E. Lebrot, R. Pinot, L. Aussiétié, Gabert, M. Delos, Pacqueton, E. Bonsergent, P. Courtois, G. Plumereau, X. Guillaumin, R. Vignon, E. Froment, L. Renodier, A. Lavaud, F. Etienne, V. Pelé. L. Huvé, H. Tourbier, Ch. Relié, Talaudier, A. Goure, L. Védié.

L. Galmotti, A. Raudin, J. Delavaud, H. P. Chatellier, G. Anglas, A. Delarlu, L. Tenthorey, L. Dubois, L. Espagnet, Ch. Cornu, M. Caron, G. Bazin, F. Bernhardt, R. Flatzer, M. Berger. H. Rachou, L. Lauwick, P. Boulader, R. Fromont, A. Rigal, J. Blain, R. Beyl, C. L. Schmitt, R. Saudon, V. Denis, R. Regniault, A. Doutremepuich, R. Hutteau, Lagarde, Dr Larrieu, E. Wenning, M. Chiris, G. Balivet, J. Garric, A. Reix.

Nous rappelons à nos lecteurs que les résultats du concours N° 2 « A qui les jambes ? » sera publié dans notre numéro du 1er décembre et que les solutions du concours N° 3 « A qui les torses ? » seront reçues jusqu'au 1er décembre.

NOTES DES ÉDITEURS

Notre numéro de Noël, qui paraîtra le 7 décembre prochain, sera une véritable surprise pour nos lecteurs. Nous pouvons affirmer qu'il dépassera tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour dans ce genre de publication, non seulement en France, mais encore en Angleterre et en Amérique.

Publié le jour de l'ouverture du Salon de l'Automobile, il contiendra une série d'études très documentées sur l'industrie automobile en France et à l'étranger, dues aux spécialistes les plus compétents, tels que C. Faroux, Georges Prade, le comte de Mortimer-Megret, etc. Les autres sports n'y seront pas oubliés. Le comte Henri de la Vaulx, le capitaine Ferber, Paul Hamelle, J. Joseph-Renaud, Géo A. Meagher, Victor Breyer, Marcel Cadolle, L. de Fleurac, F. Bidault, Robert Dieudonné, Geo Dupuis, Georges Le Roy, Maurice Romanet, etc., etc., telles sont les signatures que l'on trouvera au bas d'articles dont la présentation amusante et artistique sera, nous en sommes certains, très goûtée de nos lecteurs.

Notre numéro de Noël comprendra en outre une série de grandes planches et de hors texte en couleur qui en feront une véritable publication de luxe capable de rivaliser avec les *Christmas Numbers* de nos voisins d'outre-Manche.

Pierre Lafitte et Cie.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Le développement des richesses coloniales de la France constitue certainement aujourd'hui un des côtés les plus intéressants de notre histoire économique. Après l'Algérie, l'Indo-Chine et Madagascar, nos imminentes possessions d'Afrique accaparent l'attention des hommes d'initiative et commencent à montrer, par des résultats tangibles, tout le parti que la métropole en pourra tirer.

Il nous semble que ce sujet est à sa place dans ce journal, lu et aimé par la jeunesse énergique, par les hommes d'initiative accoutumés à voir le choses sous leurs côtés pratiques et à calculer les résultats produits par l'effort individuel. Il existe dans notre Soudan et notre Congo des champs fertiles d'entreprises où la jeunesse française trouverait une magnifique récompense de ses efforts, et ces quelques lignes iront plus loin qu'un placement de capitaux, heureux si elles donnent à quelques-uns l'idée de tenter la fortune dans nos colonies africaines.

Les Anglais nous ont devancés dans le culte des sports ; ils nous ont aussi montré, par l'exemple, comment les initiatives individuelles tirent parti de ces pays neufs.

Un certain nombre de grandes concessions africaines ont été accordées en 1899 à des Sociétés dont les commencements ont été difficiles. Dès que les premières difficultés ont été surmontées, ces Sociétés ont pris un essor rapide. Nous en citerons particulièrement deux : La Haute-Sangha et la Ekela-Kadei-Sangha. Leur succès n'est jusqu'à présent basé que sur l'exploitation du caoutchouc, mais il n'est pas permis de douter que dans l'avenir d'autres sources de richesses tout aussi importantes ne viennent ajouter à leur prospérité.

Le prix du caoutchouc monte tous les jours et l'industrie européenne en absorbe des quantités de plus en plus grandes. D'autre part les méthodes d'exploitation se perfectionnent, la main-dœuvre nègre se fait au travail, la prospérité grandissante des pays de production définitivement pacifiés facilite l'accroissement de la population. Sous l'influence de ces diverses causes, les deux Sociétés dont nous parlons ont vu monter leurs bénéfices avec une étonnante rapidité et elles distribuent aujourd'hui à leurs actionnaires des dividentes superbes.

La Haute-Sangha, avec une production de 132 tonnes en 1905, a distribué un dividende de 8 fr. 33 à ses actions.

La Ekela-Kadéi-Sangha a suivi une progression particulièrement rapide. Elle ne produisit en 1900 que 8 tonnes de caoutchouc, mais dès 1903 elle se trouvait, avec 66 tonnes, en bénéfice de 92.732 francs. Ses concessions actuelles se partageaient alors entre deux Sociétés : la Ekela-Kadéi et la Kadéi-Sangha. Les deux sociétés voisines décidèrent de fusionner; elles ne font plus qu'une seule entreprise, la Ekela-Kadéi-Sangha. Cette fusion fut suivie du plus rapide succès. Sous l'influence d'une direction unique et par suite de l'économie réalisée dans les frais généraux, les bénéfices nets atteignirent des chiffres inattendus. La production de 1904 fut de 125 tonnes et le bénéfice net de 419.000 francs. La production de 1905 fut de 135 tonnes et le bénéfice de 511.750 francs. On estime que la production de 1906 atteindra 170 tonnes avec un bénéfice de plus de 900.000 francs.

Ces chiffres ont à peine besoin de commentaires les dividendes de 1905 ont été de 65 francs pour l'action de 500 francs et de 20 francs pour la part de fondateur ; on espère que l'exercice 1906 rapportera 75 à 80 francs pour l'action. Les actions sont actuellement divisées en cinquièmes.

Ce qui nous frappe dans les titres de l'Ekela-Kadéi-Sangha, c'est leur solidité et l'ampleur du développement dont la Société et ses bénéfices sont susceptibles. Non seulement le caoutchouc n'est pas près de baisser, non seulement sa consommation devra grandir longtemps encore, mais aux bénéfices du caoutchouc, la Société ajoutera plus tard ceux du coton, peut-être du riz, peut-être des mines. Ses vastes territoires ne sont pas encore complètement explorés et toutes les surprises doivent être en sa faveur.

Nous croyons qu'on peut mettre ces titres en portefeuille.

PETITE CORRESPONDANCE

J. H., à Pontoise.— *Vous recevrez gratuitement pendant trois mois la* Revue Internationale des Valeurs de Placement. *Suivez-en attentivement les conseils financiers. Les derniers mois ont été particulièrement fructueux pour les abonnés qui ont profité de la hausse annoncée de plusieurs valeurs, comme les* Gafsa, Société Industrielle du Platine. *Nous répondrons à vos questions par lettre particulière.*

H. M., à St-Etienne. — *Vous ne dites pas à quel cours vous avez acheté vos* Gafsa *; c'est cependant le renseignement essentiel. Si vous êtes en bénéfice sérieux, n'hésitez pas à vendre, car nous ne pensons pas que le dividende puisse justifier les cours actuels. On a un peu trop monté, mais l'affaire est excellente, et s'il y a réaction vous pouvez racheter.*

Ch. N., à Commercy. — *Ne soyez pas si inquiet de la baisse de la Rente. L'impôt sur le revenu, qui en est la cause n'est pas encore établi. Il sera, en tout cas, très faible et son défaut sera beaucoup plus d'amoindrir le crédit de la France que d'enlever quelques centimes aux rentiers. Une fois la première impression subie, les cours reprendront leur niveau près du pair. Il faut avoir dans son portefeuille de la rente et des valeurs de premier ordre, seulement il ne faut pas en avoir trop. Envoyez-nous la liste de vos valeurs avec leur prix d'achat, nous répondrons à votre question en toute connaissance de cause.*

L. S., à Toul. — *Les récentes découvertes (2 novembre) de nouvelles couches dans le bassin houiller de Meurthe-et-Moselle lui donnent en effet un caractère industriel, mais ce sera encore bien long, et nous craignons l'emballement Nous aimerions mieux vous voir prendre des* Charbonnages du Tonkin *ou des actions privilégiées* 6 0/0 Est de Lyon.

G. L., a Tonnerre. — *Vos obligations ne sont pas sorties, heureusement, puisque vous y perdriez. Vendez-les donc pour acheter des obligations au-dessous du pair. Ce sont les seules qu'un capitaliste prudent doive conserver en portefeuille.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

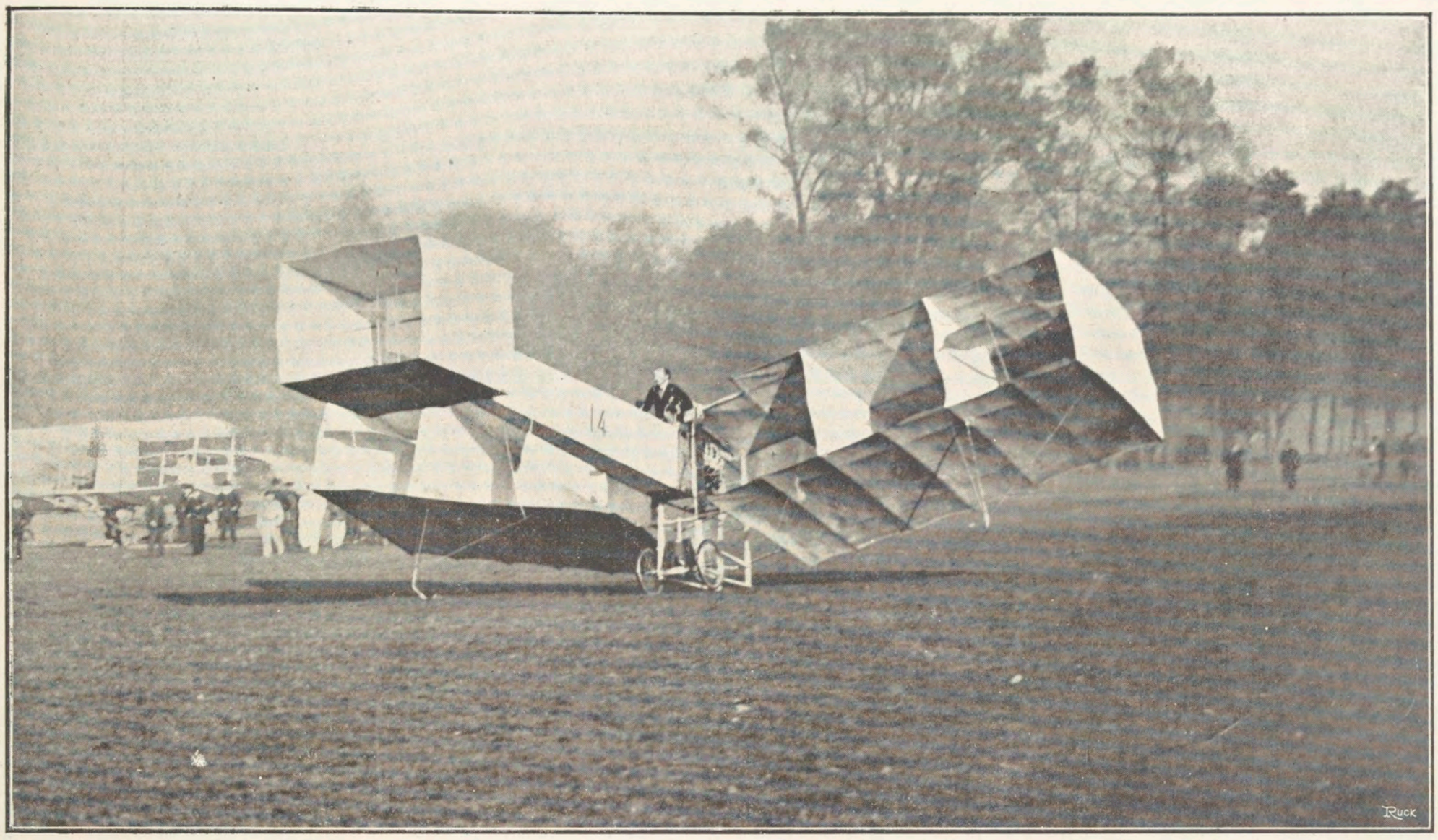
Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Mottl

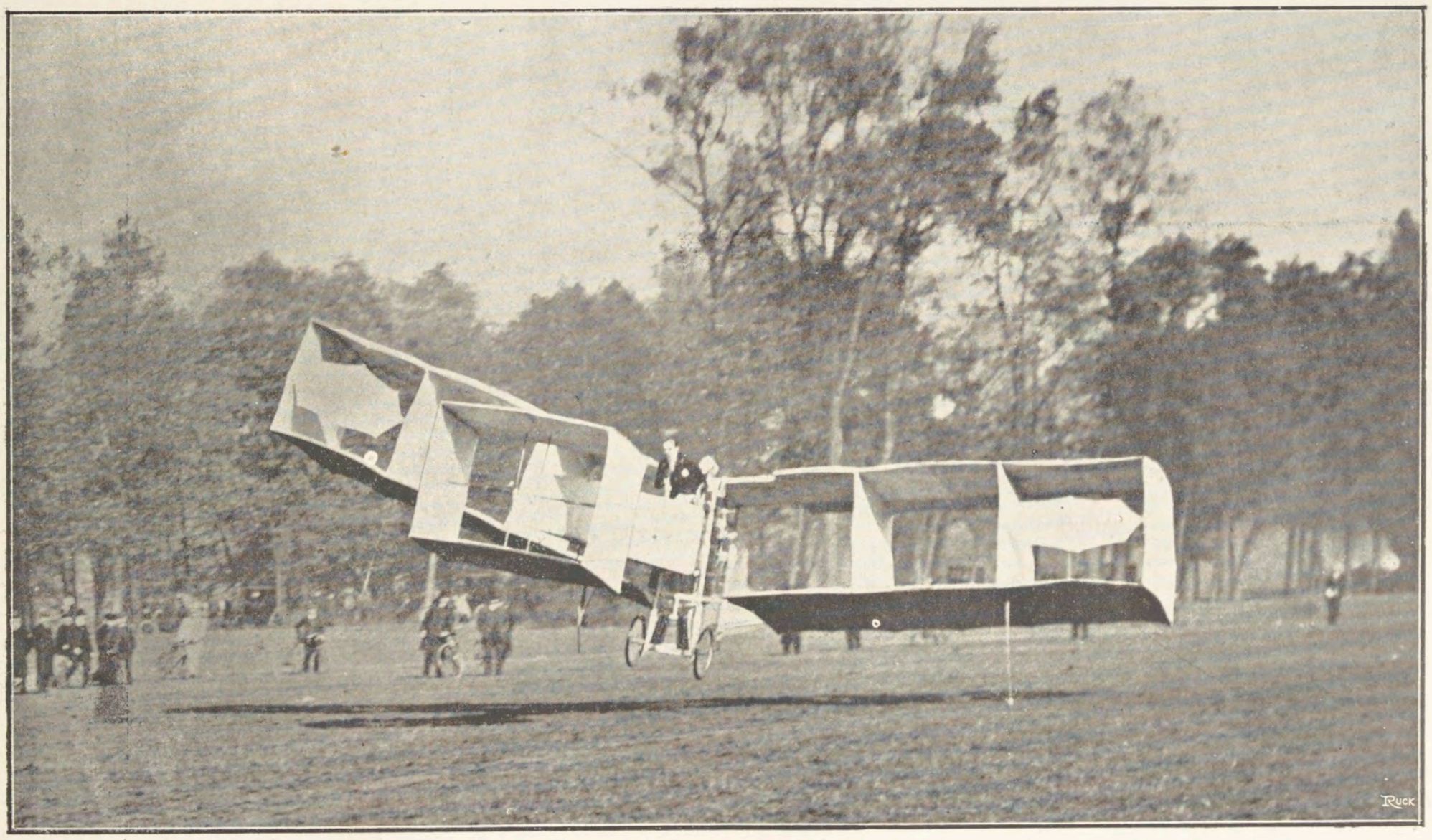
Le Gérant : L. JARRIGE

Les Nouvelles Expériences de Santos-Dumont



Le Santos-Dumont et le Blériot.

Tandis que Santos-Dumont recommençai brillamment ses expériences, un autre concurrent essayait de l'imiter. Il s'agit de l'appareil de MM. Blériot et Voisin, que l'on aperçoit à gauche de notre photographie. Malheureusement, un léger accident empêcha l'aéroplane Blériot de prendre son vol, les roues ayant heurté violemment un talus et les hélices s'étant rompues.

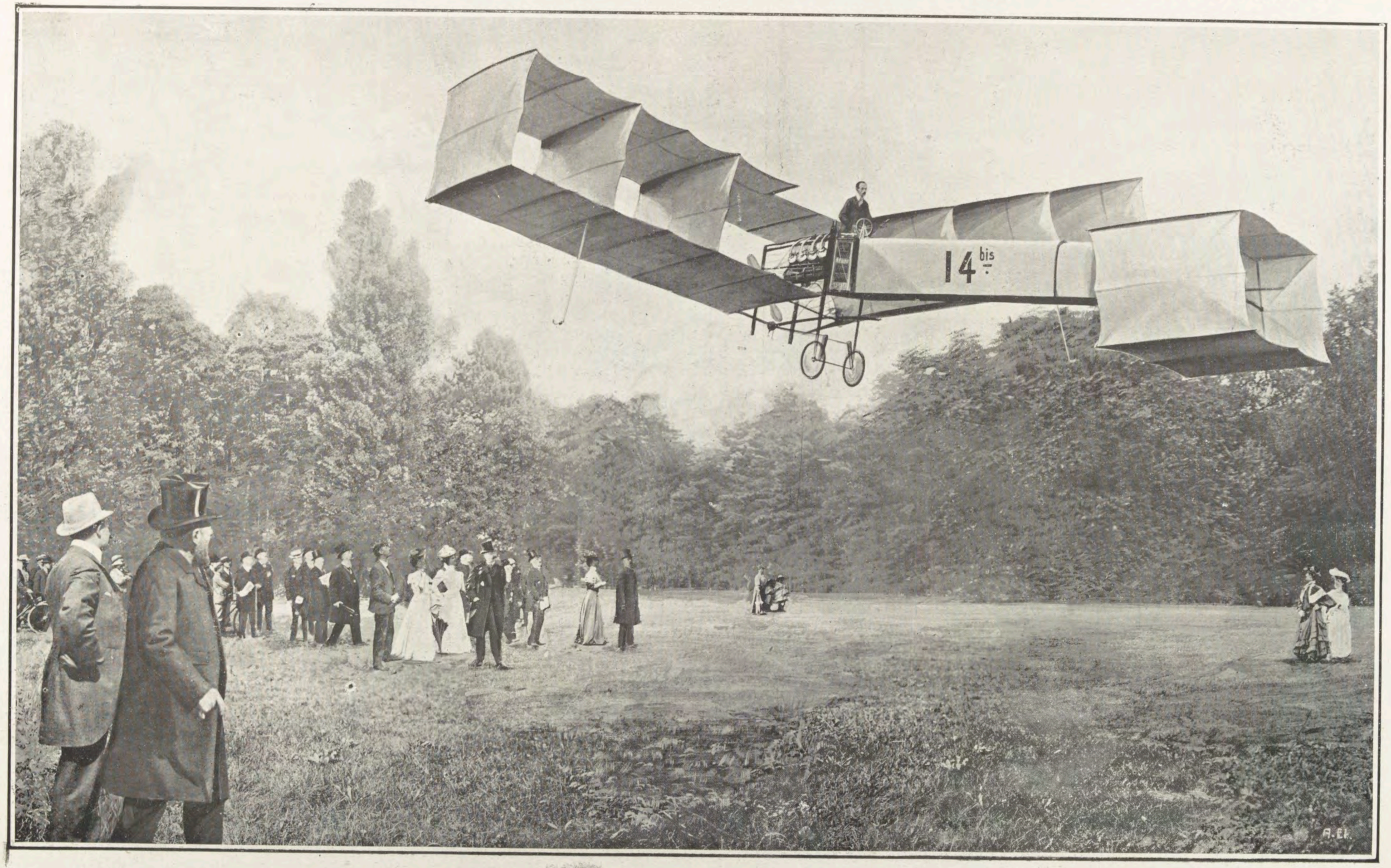


Le Santos-Dumont 14 *bis* quitte le sol.

Cette photographie représente l'éminent aviateur au moment où il quitte le sol pour son quatrième essai, dans lequel il parcourut la distance de 220 mètres, en 21 s. 1/5, soit 37 kil. 358 à l'heure, s'élevant jusqu'à 8 mètres de hauteur.

Santos-Dumont, qui avait déjà fait des expériences probantes avec son aéroplane, a recommencé lundi dernier, d'une façon victorieuse. Le temps n'est pas éloigné où il pourra s'attaquer avec succès au prix Deutsch, réservé aux aéroplanes ayant parcouru 1 kilomètre en circuit fermé, comme il gagna celui qui était destiné aux dirigeables.

UN NOUVEL EXPLOIT DE SANTOS-DUMONT



L'envol de l'aéroplane au-dessus de la pelouse de Bagatelle.

Le 12 novembre, Santos-Dumont a recommencé ses expériences avec son aéroplane 14 bis. Elles ont merveilleusement réussi. Dans la matinée, il s'est élevé à deux reprises différentes dans les airs. La première fois, il s'est maintenu pendant 5 s. 4/5 au-dessus du sol. La seconde fois, il est resté en l'air durant 5 s. 1/5. Dans la journée, il a recommencé ses expériences et a parcouru, après quatre essais successifs, environ 220 mètres en 21 s. 1/5, à une hauteur de près de 10 mètres.